

REICHMUTH & CO



ESG-Bericht 2025

(öffentliche Fassung)



Inhaltsverzeichnis

Unsere ESG-Reise im Überblick	3
Vorwort des CEO	5
Über die RIMAG	6
ESG bei der RIMAG	
Unsere ESG-Strategie	8
SDG-Framework – Teil 2: Von der Alignierung zur Wertgenerierung	11
Unsere ESG-Governance	14
Partnerschaften und Mitgliedschaften	15
Ausblick 2026	15
ESG-fokussierte Investitionen der RIMAG	
Überblick	17
Reichmuth Sustainable Infrastructure	18
Reichmuth Next Gen Mobility	28



Über diesen Bericht (öffentliche Fassung)

In vorliegendem Bericht werden die Aktivitäten der Infrastrukturplattform der Reichmuth & Co Investment Management AG (RIMAG) in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance (ESG) sowie deren Managementansatz zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen im Kalenderjahr 2025 überblicksmässig dargestellt. Der Bericht fokussiert auf die Anlagelösungen der RIMAG mit Nachhaltigkeitsbezug. Es handelt sich um den vierten ESG-Bericht der RIMAG. Er wurde am 12. Juni 2026 von der Geschäftsleitung der RIMAG genehmigt. Diese öffentliche Fassung des ESG-Berichts ist ausschliesslich für professionelle Anleger im Sinne der Richtlinie 2014/65/EU mit Wohnsitz in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums und für qualifizierte Anleger im Sinne von Artikel 10 Absatz 3 des Schweizer Kollektivanlagengesetzes mit Wohnsitz in der Schweiz bestimmt. Siehe rechtlicher Hinweis, S. 36.

Unsere ESG-Reise im Überblick

20
20

Selbstverpflichtung zu den UN-Prinzipien für verantwortungsvolle Investitionen (PRI).

20
21

Mitgliedschaft im Verband Swiss Sustainable Finance (SSF).

20
22

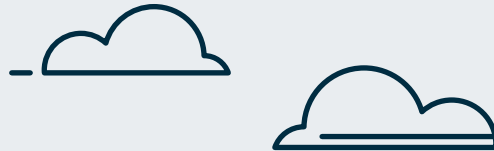
Umsetzung des ersten ESG-Frameworks und der ersten ESG-Strategie der RIMAG. Lancierung des ersten alternativen Investmentfonds Reichmuth Sustainable Infrastructure (RSI) gemäss Artikel 9 SFDR. Beitritt zu Impact on Sustainable Aviation als Mitglied. Abschluss der ersten Akquisitionen des RSI: Projekt Brillante (siehe S. 21) und Projekt Titan (siehe S. 20).

September:

Lancierung des alternativen Investmentfonds Reichmuth Next Gen Mobility (NGM) gemäss Artikel 8 SFDR mit Fokus auf Transportinfrastruktur (siehe S. 28).

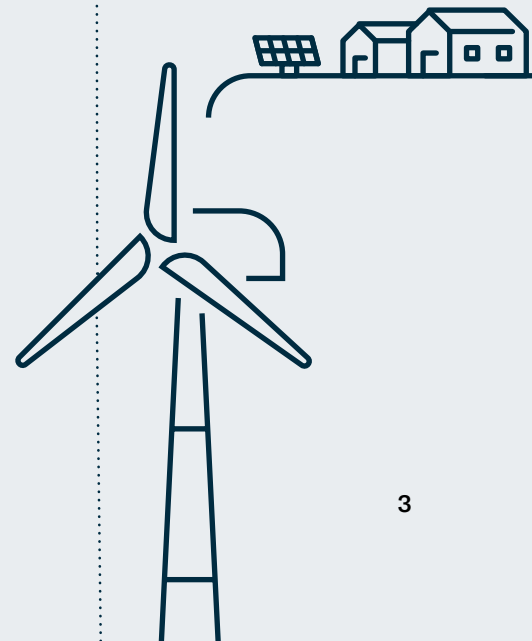
Juli: Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der Rail Care and Management GmbH, einem führenden Asset Manager in der Schienenfahrzeugindustrie, durch den RSI (siehe S. 23).

20
23

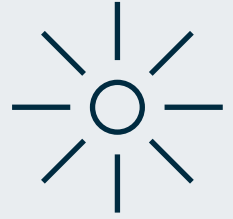


November: Closing der vierten Investition des RSI in das Projekt MW Storage NOB, ein Battery Energy Storage System (BESS Wunsiedel) in Wunsiedel, Deutschland, mit einer Speicherkapazität von 202 MWh (siehe S. 22). Erwerb der ersten Beteiligung durch den NGM an der Cargo-Roll Holding AG, einer Holdinggesellschaft mit Beteiligungen an Eisenbahntransportunternehmen sowie einem Güterwagenportfolio (siehe S. 30).

Dezember: Erwerb einer Beteiligung am renommierten, auf ISO-Tankcontainer spezialisierten Leasing-Anbieter Meeberg Holding B.V. durch den NGM (siehe S. 33).



20
24



Juni: Überarbeitung der unternehmensweiten ESG & Responsible Investment Policy sowie der Exclusion List Infrastructure.

März: Closing der fünften RSI-Beteiligung und der dritten NGM-Beteiligung durch den Erwerb der RCS Milling GmbH, einem Unternehmen zur Schieneninstandhaltung mit einem Portfolio von Schienenfräsmaschinen (siehe S. 24/34).

Juni: Einführung eines ESG-Investment-Committee (ESG-IC), das für die unabhängige ESG-Bewertung und Genehmigung der Investitionsvorschläge zuständig ist.

September: Ernennung eines ESG-Managers für das Infrastrukturgeschäft der RIMAG.

Dezember: Einführung des selbst entwickelten SDG-Frameworks (siehe S. 11).

September: Closing der vierten NGM-Investition in die Ace4Rail GmbH, die als Ambition ein Leasingkonzept für Personenwagen für den Schienenverkehr in Kontinentaleuropa verfolgt (siehe S. 35).

August: Abschluss des dritten Berichtszyklus, einschliesslich eines umfassenden öffentlichen ESG-Berichts, der periodischen SFDR-Berichterstattung und des PRI-Transparenzberichts.

April: Closing der sechsten RSI-Investition zur Finanzierung des Baus einer PET-Recyclinganlage in Ellesmere Port, UK (siehe S. 25).

20
25

20
26

Mai: Abschluss der fünften NGM-Investition in die Train Rental International GmbH, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im regionalen Schienenpersonenverkehr.



Vorwort des CEO

Sehr geehrte Investorinnen und Investoren
Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Im vergangenen Jahr veränderte sich das globale Umfeld markant. Nach der Amtseinführung von Präsident Donald Trump und der Ankündigung von Zöllen am sogenannten «Liberation Day» reagierten die Märkte volatiler als zuvor. Gleichzeitig wurde das System des regelbasierten Freihandels infrage gestellt.

Insbesondere Europa steht weiterhin unter wachsendem Druck, ohne dass eine klare Lösung in Sicht wäre. Die neue Europäische Kommission will auf den Draghi-Bericht reagieren, indem sie die regulatorische Komplexität reduziert. Gleichzeitig schränkt die hohe Staatsverschuldung die Möglichkeiten ein, mehr in Wachstum zu investieren. Deutschland plant mit dem Programm Sondervermögen Infrastruktur, seine Wirtschaft zu stärken. Aufgrund politischer Debatten über die Finanzierungsprioritäten und die haushaltspolitische Behandlung blieb die Wirkung des Programms aber bislang begrenzt. Somit gilt unverändert: Es braucht dringend privates Kapital, um die notwendige Infrastruktur zu finanzieren.

Europäische Infrastrukturanlagen haben mitunter deshalb als Anlageklasse weiter an Bedeutung gewonnen. Wir haben unsere zwei Investmentfonds mit dedizierter ESG-Strategie – Reichmuth Sustainable Infrastructure (RSI) und Reichmuth Next Gen Mobility (NGM) – bewusst im attraktiven Mid-Market-Bereich positioniert. Dank unserem Netzwerk haben wir Zugang zu exklusiven Mid-Market-Opportunitäten und fokussieren auf attraktive, bilateral ausgehandelte Transaktionen. Dies ermöglicht es uns, neue Technologien und Märkte zu erschliessen.

Im Jahr 2025 erwarb der RSI ein neues Portfoliounternehmen in Nordengland: Die Enviroo Project Co Ltd. wird PET-Kunststoffe auf umweltfreundliche Weise sammeln, verarbeiten und in hochwertige Sekundärrohstoffe umwandeln. Innovative Sortier- und Reinigungsprozesse helfen den Materialkreislauf zu schliessen und reduzieren die Umweltbelastung. Diese Investition unterstützt die Kreislaufwirtschaft, schafft lokale Arbeitsplätze und fördert den verantwortungsvollen Umgang mit wichtigen Ressourcen. Ende 2025 konnten wir zudem unser Batterie-Energiespeichersystem (BESS) Wunsiedel, bei dem der RSI als Hauptinvestor auftritt, erfolgreich in Betrieb nehmen.

Der NGM tätigte im Berichtszeitraums zwei Investitionen: Erstens stellte er der Ace4Rail GmbH ein Wandeldarlehen

bereit und sicherte sich damit den Zugang zu einer attraktiven Investitionsmöglichkeit. Das in der Schweiz ansässige Unternehmen hat ein Leasingkonzept für Hochgeschwindigkeits-Personenwagen im Schienenverkehr entwickelt. Zweitens finanzierte der NGM über eine Kapitalerhöhung bei der CargoRoll Holding AG den Erwerb von SWS-PowerBox®-Systemen und treibt damit die Verkehrswende voran. In diesem Zusammenhang sicherte sich der NGM eine Exklusivitätsvereinbarung für diese Systeme.

Im Jahr 2025 haben wir unsere ESG-Reise fortgesetzt, was sich auch in den verbesserten PRI-Resultaten zeigt. Wir sind überzeugt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, sind uns aber bewusst, dass die Reise weitergehen muss. Im Laufe des Jahres haben wir unser selbst entwickeltes SDG-Framework optimiert, indem wir beginnen die operative Nachhaltigkeits-Performance unserer Portfoliounternehmen zu integrieren. Unser Ziel bleibt es, die gegenseitige Abstimmung der verschiedenen Bestandteile unseres ESG-Ansatzes weiter zu stärken.

Das eingangs beschriebene Umfeld – volatile Märkte, sich wandelnde Handelsströme und wachsender Druck auf die Energiesysteme – unterstreicht die Bedeutung von Realwertanlagen. Insbesondere der Infrastrukturbereich sollte bei der Kapitalerhaltung weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten. In diesem Zusammenhang sind wir nach wie vor überzeugt, dass die Kombination von energieerzeugenden und -verbrauchenden Assets zu einer verbesserten Diversifizierung beiträgt. Entsprechend halten wir an unserem ESG-Ansatz fest und beabsichtigen unser Portfolio an ESG-fokussierten Investitionen selektiv auszubauen.

Wir danken Ihnen, geschätzte Investorinnen und Investoren, herzlich für Ihre Unterstützung. Ihr Vertrauen ermöglicht es uns, zur Transition Europas hin zu einer nachhaltigeren Wirtschaft beizutragen. Und wir freuen uns auf den Dialog mit allen Leserinnen und Lesern.



*Dr. Stefan Hasenböhler,
CEO
Juni 2026*

Über die RIMAG

Als pan-europäische Infrastrukturmanagerin mit langjähriger Erfahrung fokussieren wir bei der RIMAG auf mittelgrosse Investitionsmöglichkeiten, welche die Gesellschaft und Wirtschaft von morgen prägen. Wir orientieren uns an den Zielen unserer Kundinnen und Kunden und schaffen langfristige Lösungen in Übereinstimmung mit ihren Bedürfnissen.

Die RIMAG wurde 2001 gegründet, verfügt über die Bewilligung der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (FINMA) als Fondsleitung in der Schweiz und hat ihren Sitz in Luzern. Die Gesellschaft ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Reichmuth & Co Holding AG.

Im Jahr 2012 hat die RIMAG ihr erstes privates Infrastruktur-Investmentvehikel ins Leben gerufen. Dieses hat bis heute ein Portfolio rund 4'700 Eisenbahngüterwagen aufgebaut und fördert damit den kohlenstoffarmen Gütertransport in Europa. In den letzten 14 Jahren haben wir für eine wachsende Zahl an Investorinnen und Investoren

Möglichkeiten geschaffen, in nachhaltige Infrastrukturen zu investieren. Unsere Infrastrukturinvestitionen, die sich durch attraktive, langfristig stabile Cashflows und Renditen auszeichnen, decken heute die Sektoren Transport, erneuerbare Energien und Kreislaufwirtschaft ab.

Unsere Infrastrukturplattform hat über verschiedene Marktzyklen hinweg eine konsistente Performance erzielt. Den Zugang zu Infrastrukturinvestitionen bieten wir heute über mehrere Infrastrukturfonds, verschiedene Direktmandate und direkte Co-Investment-Lösungen.

Dank unserer Partnerschaften sowie unseres engagierten Teams von Infrastrukturspezialistinnen und -spezialisten sind wir eine führende Infrastrukturmanagerin im Mid-Market-Bereich in Europa. Unsere Investorenbasis umfasst über 70 Pensionskassen und weitere institutionelle Anleger in der Schweiz und in Deutschland. Darüber hinaus stehen wir aktiv im Austausch mit potenziellen Investoren ausserhalb der DACH-Region.

Zahlen und Fakten per Dezember 2025

Erste
Infrastrukturanlage

2012




Mitarbeitende

30

Infrastruktur
Assets

24



Hauptsitz

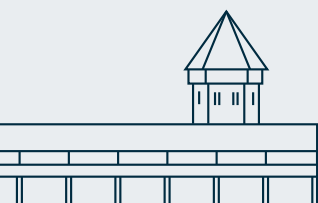
Luzern

SCHWEIZ

AUM

> 2.0

Mia. EUR



ESG-Bericht 2025 (öffentliche Fassung)

ESG bei der RIMAG



Unsere ESG-Strategie

Derzeit verwaltet die RIMAG zwei Anlagelösungen mit dedizierter ESG-Strategie: den NGM-Fonds, der gemäss Artikel 8 der EU-Verordnung über die Offenlegung von Nachhaltigkeitsaspekten (SFDR) rapportiert, sowie den RSI-Fonds, der gemäss Artikel 9 rapportiert. Der RSI-Fonds erreichte im Mai 2026 sein Final Closing und befindet sich weiterhin in der Investitionsphase. Zudem haben wir ESG-Kriterien in jede Phase unseres Anlageprozesses sowie unserer Engagement-Strategie integriert – von der Akquise bis zum Exit.

ESG im Mittelpunkt unserer Anlagestrategie

Bei allen Anlagelösungen mit dedizierter ESG-Strategie verfolgen wir den unten dargestellten strukturierten Anlageprozess. In jedem der fünf Schritte integrieren wir systematisch ESG-Kriterien resp. -Überlegungen. Die Berücksichtigung der Nachhaltigkeitskriterien erfolgt auf individueller Projektebene und wird gemäss unserer ESG-Governance-Struktur dokumentiert und überwacht.



Jede potenzielle Investition wird im Rahmen der ESG-Due-Diligence nach einem klar definierten Prozess sowie anhand einheitlicher Nachhaltigkeitskriterien geprüft. Die Kriterien sind im jeweils für das Investmentprodukt anwendbaren ESG-Due-Diligence-Framework festgehalten. Das Ergebnis der Prüfung ist ein ESG-Due-Diligence-Bericht, der für das geprüfte Infrastrukturprojekt folgende Informationen enthält:

- eine detaillierte Analyse der tatsächlichen und potenziellen ESG-Risiken und -Chancen,
- eine Evaluation des Beitrags zu definierten, produktspezifischen Nachhaltigkeitsindikatoren,
- eine Bewertung der Konformität mit der EU-Taxonomie (soweit anwendbar),
- eine Bewertung der Principal Adverse Impacts (PAI)-Indikatoren (soweit anwendbar) sowie
- einen ESG-Aktionsplan zur Überwachung der Risiken und Chancen, um die Werthaltigkeit des Investments sicherzustellen.

Kommt die ESG-Due-Diligence zu einem positiven Ergebnis – d. h. werden keine kritischen ESG-Risiken oder Verletzungen von Ausschlusskriterien identifiziert – dient der Bericht als Entscheidungsgrundlage sowohl für das ESG-Investment-Committee (ESG-IC) als auch für den internen Infrastruktur-Investitionsausschuss und den AIFM. Nach einer positiven Investitionsentscheidung bildet der Bericht bzw. der daraus folgende ESG-Aktionsplan die Basis für die laufende Überwachung der ESG-Performance sowie der ESG-Risiken und -Chancen. Mittels gezielter Massnahmen auf Basis des ESG-Aktionsplans streben wir eine verbesserte ESG-Performance der Assets an. Falls nötig wird im Rahmen der Akquisition ein ESG-Aktionsplan vertraglich festgelegt. Ausserdem stehen wir gemäss unserer Engagement-Strategie laufend im Austausch mit dem Management der Portfoliounternehmen.

Unsere Engagement-Strategie: Partnerschaftlich zusammenarbeiten und kontinuierlich weiterentwickeln

Als Infrastruktur-Asset-Managerin, die nachhaltigkeitsorientierte Investoren bzw. Anlagelösungen mit dedizierter ESG-Strategie vertritt, führen wir einen aktiven Dialog mit Vertretern der Portfoliounternehmen. Wir verfolgen damit das Ziel, die ESG-Performance der Portfoliounternehmen zu verbessern. Wir setzen uns für den Bau und den Betrieb von Infrastrukturprojekten ein, bei denen eine nachhaltige Entwicklung im Vordergrund steht. Ferner engagieren wir uns für Praktiken, die aus wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht Erfolg versprechend und ethisch sind.

Bei den Portfoliounternehmen engagieren wir uns auf höchster Ebene, indem wir in ihren Verwaltungs- bzw. Aufsichtsräten Einsitz nehmen und regelmässig den Austausch mit den Managementteams der Portfoliounternehmen pflegen. Dieser konstruktive Dialog ermöglicht es uns, ESG-Risiken und -Chancen direkt und effektiv anzugehen. Wenn zielführend, tauschen wir uns mit anderen Aktionären und Aktionärinnen über die ESG-Praktiken der Portfoliounternehmen aus.

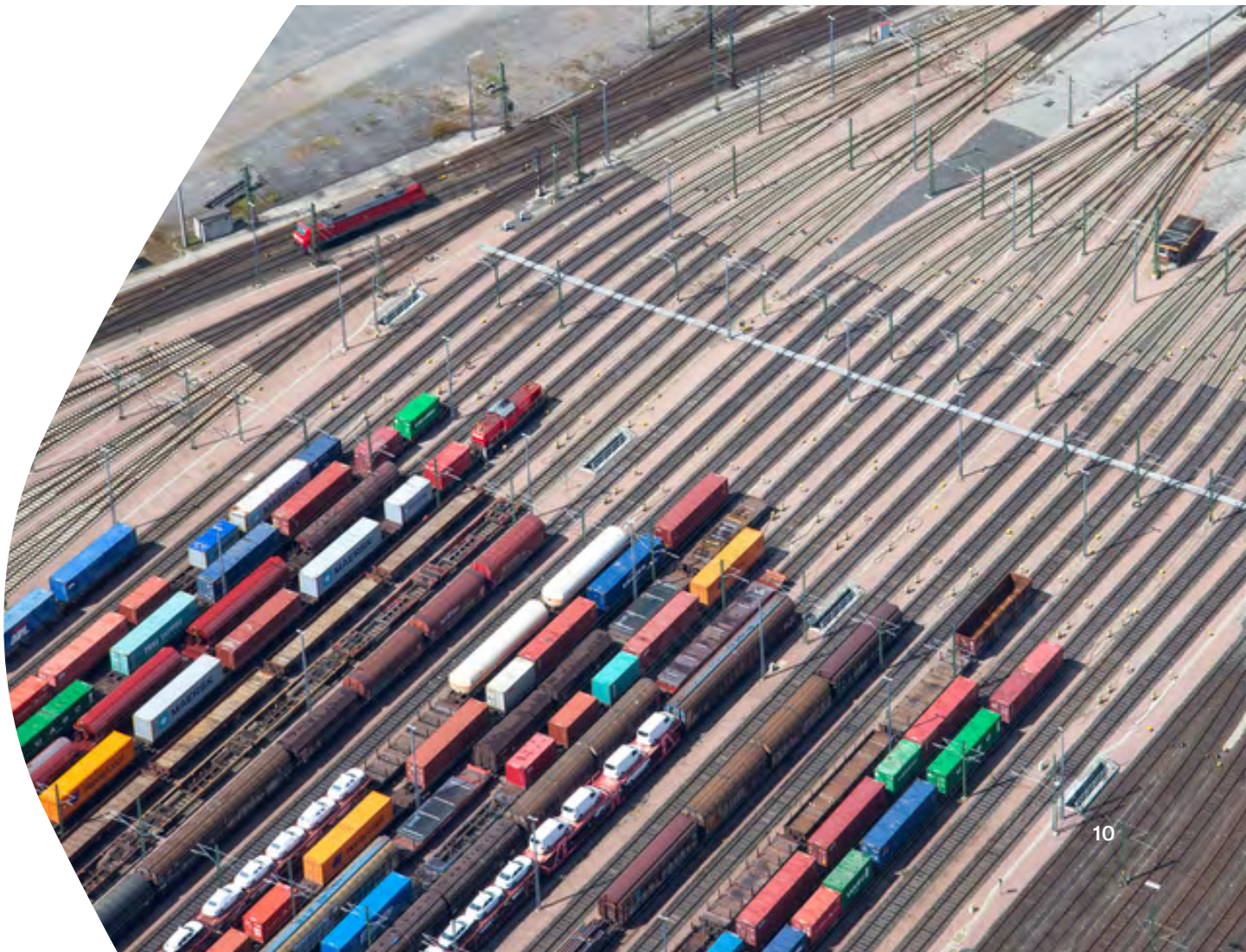
Um unserem Engagement eine konsistente Struktur zu verleihen, haben wir das «Operational SDG-Framework» entwickelt. Es legt fest, wie wir die ESG-Wesentlichkeit und die Maturität des ESG-Managements auf der Ebene der einzelnen Portfoliounternehmen bewerten. Das Framework setzt diese Bewertung in einen priorisierten Engagement-Plan um, der in die Anlagephilosophie eingebettet ist. Mehr zu unserem Operational SDG-Framework erfahren Sie auf Seite 11.

Effiziente Datenstrukturen für ein transparentes Reporting

Wir haben uns verpflichtet, Infrastrukturinvestitionen zu tätigen, welche die Transformation Europas zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft unterstützen. Daraus ergibt sich automatisch eine Rechenschafts- und Transparenzpflicht gegenüber den Investoren. Wir berichten entsprechend umfassend, konsistent und regelmässig über die Risiken und Chancen, die sich aus den ESG-Themen ergeben sowie über die Effektivität unserer Investitionen im Hinblick auf die Transformation. Hierfür haben wir eine umfassende ESG-Datenstruktur und klare Berichterstattungsprozesse definiert: Periodisch sammeln wir bei allen Portfoliounternehmen ESG-Daten und validieren sowie konsolidieren diese Daten soweit möglich. Auf Basis dieser Daten erstellen wir die rechtlich vorgegebenen sowie zusätzlich freiwilligen Berichterstattungen.

Im Jahr 2025 haben wir unseren dritten Berichtszyklus abgeschlossen. Dieser umfasste einen ausführlichen ESG-Bericht, periodische SFDR-Berichte sowie einen Transparenzbericht nach den UN Principles for Responsible Investment (PRI).

Mit der Veröffentlichung unseres jährlichen ESG-Berichts, der die regulatorischen Anforderungen erfüllt und sich an internationalen Rahmenwerken orientiert, bieten wir den Investorinnen und Investoren transparente, konsistente und aussagekräftige Informationen über die ESG-Performance unserer Investitionen.



SDG-Framework – Teil 2: Von der Alignierung zur Wertgenerierung

Unser SDG-Framework umfasst zwei miteinander verbundene Ebenen: Die erste Ebene berücksichtigt die Alignierung auf die SDGs. Dabei wird ermittelt, wie die Geschäftsmodelle unserer Portfoliounternehmen grundsätzlich zu definierten Nachhaltigkeitszielen beitragen. Die zweite Ebene geht einen Schritt weiter: Sie betrachtet die Ausrichtung auf die SDGs auf der Ebene konkreter, operativer Massnahmen der einzelnen Portfoliounternehmen. Zusammen bilden die beiden Ebenen die Grundlage dafür, wie wir ESG-Prioritäten über den gesamten Investitionszyklus hinweg identifizieren, bewerten und umsetzen.

Im Jahr 2024 haben wir unseren Ansatz für auf die SDGs-alignierte Investitionen innerhalb unserer Fonds mit einer dedizierten ESG-Strategie entwickelt. Wir haben ein Mapping entworfen, das aufzeigt, wie die Geschäftsmodelle unserer Portfoliounternehmen mit vier definierten prioritären SDGs aligniert sind. Dies liefert uns ein konsistentes Framework, um SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 12 (Nachhaltige/r Konsum und Produktion) in eine investimentrelevante Perspektive zu übersetzen. Die von uns entwickelte Mapping-Methodik bewertet die Alignierung der Geschäftsmodelle anhand finanzieller Kennzahlen wie Umsatz, Investitionsausgaben und Betriebskosten.

Im Jahr 2025 haben wir das Framework um die zweite Ebene ergänzt: Hier analysieren wir konkrete Massnahmen der Portfoliounternehmen, die über die grundsätzliche Alignierung der Geschäftsmodelle auf die SDGs hinausgehen. Wir haben dabei eine wertgenerierende Theory of Change als Grundlage unseres Engagement-Ansatzes etabliert. Diese zweite Ebene unseres Ansatzes nennen wir «Operational SDG-Framework». Obwohl die Ansätze auf den zwei Ebenen auf ähnlichen Grundannahmen beruhen, unterscheiden sie sich deutlich im Prozess und in der Messung der Ergebnisse.

Operational SDG-Framework

Ziel unseres Operational SDG-Frameworks ist es, unseren Engagement-Ansatz an der übergeordneten Leitidee auszurichten, die den SDGs zugrunde liegt. Dazu wenden wir für das Operational SDG-Framework einen konsistenten Ansatz an, um prioritäre SDGs für unser Infrastrukturgeschäft zu definieren. Diese prioritären SDGs fließen in sektorspezifische Referenzrahmen ein, welche die relevanten Merkmale der einzelnen Sektoren erfassen und einen standardisierten sowie skalierbaren Ansatz ermöglichen.

Für die einzelnen Assets verbinden wir dieses Top-down-Framework mit einem Bottom-up-Ansatz. Dabei wird die Priorisierung durch zwei Faktoren bestimmt: die Materialität des jeweiligen ESG-Themas und die operative Maturität des Assets zum Zeitpunkt der Investition.

Diese beiden Dimensionen – Maturität und Materialität – strukturieren den Prozess auf allen Ebenen. Die Materialität bestimmt, welche ESG-Themen am relevantesten sind. Die Maturität zeigt auf, wie gut das Asset diese ESG-Themen aktuell steuert, wobei unsere Einstufung in fünf vordefinierte Stufen von «unreif» bis «fortgeschritten» erfolgt.

	Infrastruktur	Sektor	Portfolio-Unternehmen
Materialität	Prioritäre SDGs Drei unternehmensweit festgelegte Ziele	Sektorspezifische Referenzrahmen ESG-Faktoren nach Sektoren	Materialitätsmatrix Asset-spezifische Prioritäten
Maturität	KPI-Bibliothek 150+ Datenpunkte	Definition der Maturität Sektorbezogene Methodik	Einschätzung der Maturität Ist-Zustand vs. Soll-Zustand
Engagement-Plan Nach Wesentlichkeit priorisiert / auf KPI-Ebene nachverfolgbar / in die Anlagestrategie eingebettet			

Prüfung der Materialität prioritärer SDGs

Im Rahmen unseres Operational SDG-Frameworks fokussieren wir auf konkrete Massnahmen, die auf die drei SDGs, SDG 8 Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, SDG 13 Massnahmen zum Klimaschutz sowie SDG 16 Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen, ausgerichtet sind. Diese drei SDGs stimmen mit unseren Investmentüberzeugungen überein und decken die drei relevanten Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance ab. Zudem haben wir diese drei SDGs in konkrete ESG-Faktoren übersetzt (siehe Grafik).



Sektorspezifische Referenzrahmen bieten strukturierte Orientierungsrahmen zur Durchführung einer doppelten Materialitätsanalyse für jeden ESG-Faktor. Daraus ergibt sich eine Materialitätsmatrix.

Bewertung der Maturität des ESG-Managements

Im Rahmen der Investment-Due-Diligence bewerten wir jeweils auch die Maturität des ESG-Managements eines Zielunternehmens. Diese Bewertung umfasst mehr als 150 Datenpunkte, die. Die Datenpunkte stammen aus einer von uns zusammengestellten KPI-Bibliothek und sind gemäss unserer ESG-Management-Pyramide kategorisiert – einschliesslich Policies, Programme, Metriken und Zielen. Die Zusammenstellung basiert auf führenden Standards für Nachhaltigkeitsberichterstattungen wie SASB, GRI, TCFD, CDP, ESRS und VSME. Auch Sektorstandards, wie GLEC für den Transportsektor, werden, soweit anwendbar, berücksichtigt.¹

Von Zielen zu konkreten Schritten

Der Bewertung der Maturität (zum Zeitpunkt der Due-Diligence) stellen wir für jeden ESG-Faktor eine von uns definierte Maturität gegenüber, die bis zum Ende der Haltedauer erreicht werden soll. Die Lücke zwischen dem Zielzustand und der aktuellen Maturität bestimmt, welche Massnahmen zu ergreifen sind. Sie bildet zudem den Rahmen für das Theory-of-Change-Narrativ. Die Priorisierung der vorgeschlagenen Massnahmen erfolgt auf Basis der Materialitätsanalyse: Je höher die Materialität und je tiefer die Maturität, desto früher sind Massnahmen umzusetzen.

Wenn beispielsweise operative CO₂-Emissionen eine hohe Materialität aufweisen, die aktuellen Managementpraktiken in diesem Bereich jedoch noch zu wenig ausgereift sind, wird die Verbesserung dieser Praktiken Teil der Investmentthese. Wir definieren konkrete Massnahmen für die Portfoliounternehmen und begleiten deren Umsetzung und Ausführung. Der Engagement-Plan jedes Portfoliounternehmens basiert entsprechend auf der Materialität und der Maturität im Verhältnis zum Zielzustand und ist sowohl auf narrativer Ebene als auch auf KPI-Ebene nachverfolgbar sowie in die Investmentthese eingebettet.

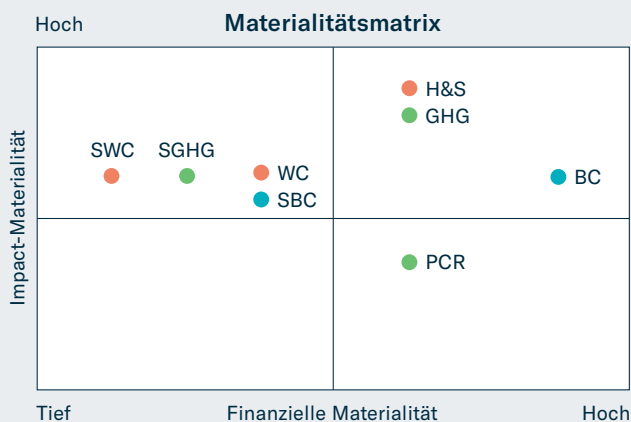
¹ SASB (Sustainability Accounting Standards Board), GRI (Global Reporting Initiative), TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), CDP (Carbon Disclosure Project), ESRS (European Sustainability Reporting Standards), VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) und GLEC (Global Logistics Emissions Council).

Fallbeispiel: Anwendung bei einer Investition im Schienenpersonenverkehr

Das Operational SDG-Framework wenden wir dort an, wo es den grössten Mehrwert schaffen kann. Einige Assets weisen eine begrenzte operative Komplexität auf (z. B. eine Zweckgesellschaft, SPV, im Bereich erneuerbare Energien). Ein weniger umfassender Ansatz ist hier angemessen. Bei operativ komplexeren Assets kommt das vollständige Framework zur Anwendung.

So haben wir für ein Unternehmen im Schienenpersonenverkehr, das sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung in der Due-Diligence-Phase befand, die Pre-Deal-Investmentthese mit ESG-Input ergänzt. Damit unterstützen wir das Portfolio-Operations-Team bei der Erarbeitung des Value-Creation-Plans. Für dieses Unternehmen haben wir mittels doppelter Materialitätsperspektive drei ESG-Faktoren als wesentlich identifiziert:

1. Gesundheits- und Sicherheitsrisiken (H&S)
2. Operative CO₂-Emissionen (GHG)
3. Geschäftspraktiken (BC)



Während der ESG-Faktor Gesundheits- und Sicherheitsrisiken bereits solide gesteuert wird, besteht beim Management operativer CO₂-Emissionen noch Optimierungsbedarf. Dieser ESG-Faktor bietet das grösste Verbesserungspotenzial, da er von hoher Materialität ist, die Managementpraktiken hier aber noch nicht entsprechend ausgereift sind. Themen im Bereich des ESG-Faktors Geschäftspraktiken sind aufgrund vieler Anspruchsgruppen und dem staatsnahen Umfeld

des Unternehmens im Bereich Schienenpersonenverkehr ebenfalls materiell. Obwohl die Governance in diesem Bereich bereits weit entwickelt ist, muss sie weiter mit den Anforderungen der angestrebten Wachstumsphase abgestimmt werden.

Andere ESG-Faktoren sind gemäss unserer Analyse entweder aus Wirkungs- oder aus finanzieller Perspektive wesentlich. Wir werden auch diese im Laufe der Halte-dauer adressieren, priorisieren sie jedoch nicht in der frühen Phase unseres Investments.

Aktive Weiterentwicklung

Dieser Pilotversuch zur Umsetzung unseres Operational SDG-Frameworks soll blinde Flecken und offene Fragen aufdecken, die wiederum in die Weiterentwicklung des Frameworks einfließen. Zu diesem Zweck beteiligen wir uns auch aktiv an der PRI-Arbeitsgruppe zum Thema «Sustainability Value Creation».

Konkret arbeiten wir daran, zwei Aspekte des Frameworks weiter zu verfeinern: Erstens geht es um die Frage, ob die drei prioritären SDGs und acht ESG-Faktoren alle materiellen Aspekte abdecken. Zweitens darum, wie Fortschritte quantitativ nachverfolgt werden können, idealerweise mit Bezug zur finanziellen Wertschöpfung.

Unsere ESG-Governance

Unser übergreifendes ESG-Governance-Framework mit klar definierten Strukturen und Verantwortlichkeiten bildet die Grundlage für die Umsetzung der ESG-Strategie sowie der ESG-Richtlinien und -Standards in allen unseren Investmentprodukten mit dedizierter ESG-Strategie.

Das ESG Committee trägt die strategische und operative Gesamtverantwortung für ESG-Themen. Neben dem CEO gehören dem Committee die Leiter aller Geschäftsbereiche der RIMAG-Infrastruktur an.

Die unternehmensweite ESG & Responsible Investment Policy gilt für alle drei Geschäftsbereiche: Infrastruktur, Alternative Anlage und Fondsverwaltung.

Für unseren Geschäftsbereich Infrastruktur gilt zudem eine strenge Ausschlussrichtlinie (Exclusion List Infrastructure). Diese folgt einem zweistufigen Ansatz: Erstens werden Unternehmen aufgrund allgemeiner Grundsätze ausgeschlossen, wenn sie in ethisches Fehlverhalten verwickelt sind oder von der UNO, der EU oder den USA sanktioniert sind. Zweitens gelten für Unternehmen, die in bestimmten Sektoren tätig sind, Ausschlusschwellen auf Basis von Umsatzanteilen.

Das ESG-Investment-Committee (ESG-IC) bewertet und validiert Investitionsvorschläge unabhängig. Das ESG-IC setzt sich zu gleichen Teilen aus Vertretern des Investment- und ESG-Teams zusammen. Damit wird eine ausgewogene Entscheidungsfindung gewährleistet. Unter dem Vorsitz des Head of Sustainability hält sich das ESG-IC strikt an unsere ESG-Strategie und kann Projekte ablehnen, die nicht mit den Werten der RIMAG übereinstimmen. Bei Stimmgleichheit hat der Vorsitzende den Stichentscheid.

Der Head of Sustainability, unterstützt durch das Sustainability Team, ist für die Entwicklung der ESG-Strategie für die beiden auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Infrastrukturfonds sowie für die Koordination ihrer operativen Umsetzung verantwortlich. Das Sustainability Team setzt strategische Initiativen um, gewährleistet die regulatorische Compliance und unterstützt die Produktstrukturierung. Die Geschäftsbereiche sind verantwortlich, die ESG-Überlegungen in die laufenden Anlageaktivitäten und in die Portfoliomanagementprozesse zu integrieren.



Partnerschaften und Mitgliedschaften

Wir haben uns verpflichtet, als verantwortungsvolle globale Akteurin zu handeln und sicherzustellen, dass unsere Bemühungen positive Wirkung für Wirtschaft und Gesellschaft erzielen. Wir arbeiten hierfür mit führenden nationalen und internationalen Organisationen zusammen, die verantwortungsvolles Investieren und ESG-Praktiken weiterentwickeln.

Heute kooperieren wir mit folgenden Organisationen:

- ◆ **Principles for Responsible Investment (PRI)**, die weltweit führende Initiative für verantwortungsvolles Investieren. PRI unterstützt ein globales Netzwerk von unterzeichnenden Investoren, ESG-Faktoren in ihre Entscheidungsprozesse zu integrieren. Wir sind Teil der Swiss Regional Policy Reference Group und der Global Policy Reference Group von PRI. Als eine der ausgewählten Teilnehmerinnen in diesen Gruppen leisten wir einen aktiven Beitrag zur Weiterentwicklung des PRI-Frameworks.

- ◆ **Swiss Sustainable Finance (SSF)**, der führende Schweizer Verband im Bereich Sustainable Finance. Der Verband umfasst über 200 Mitglieder und Netzwerkpartner, darunter Banken, Asset Manager und weitere Organisationen.

- ◆ **Asset Management Association Switzerland (AMAS)**, der Dachverband der Schweizer Vermögensverwaltungsbranche. Die AMAS verfolgt das Ziel, die Marktposition der Schweiz als führendes Zentrum für Vermögensverwaltung mit hohen Qualitäts-, Leistungs- und Nachhaltigkeitsstandards zu stärken. Als Mitglied der AMAS operieren wir in Übereinstimmung mit den ESG-bezogenen Selbstregulierungen des Verbands.



Ausblick 2026

Unsere ESG-Reise setzen wir im Jahr 2026 fort. Wir konzentrieren uns auf die Verwaltung bestehender nachhaltiger Infrastrukturinvestitionen sowie auf die Verbesserung unseres ESG-Frameworks:

- I **Verbesserung der ESG-Datenerfassung und -Berichterstattung:** Verfeinerung der Prozesse zur Erfassung und Verwaltung von ESG-Daten.
- II **Jährliche Strategie- und Berichterstattungsüberprüfung:** Umfassende Überprüfung der Geschäftstätigkeit und des künftigen Produktangebots in Bezug auf ESG sowie die Berichterstattungspraktiken nach Abschluss des vierten Berichtszyklus in Übereinstimmung mit den Vorgaben der SFDR und von PRI.
- III **Regulatorisches Monitoring und Positionierung:** Analyse der sich entwickelnden Sustainable-Finance-Regulierungen in der Schweiz und der EU sowie Beurteilung der strategischen Implikationen für unsere Positionierung vor dem Hintergrund divergierender regulatorischer Rahmenwerke.

ESG-Bericht 2025 (öffentliche Fassung)

ESG-fokussierte Investitionen der RIMAG



Überblick

Seit 2022 setzt die RIMAG ihre dedizierte ESG-Strategie um (siehe S. 8) und investiert in nachhaltige Infrastrukturanlagen bzw. -portfolios in Europa. Zu diesem Zweck wurden zwei in der EU zum Vertrieb zugelassene Investmentfonds lanciert, die für den Vertrieb zugelassen sind: (i) der RSI (Final Closing im Mai 2026) und (ii) der NGM.

Die untenstehende Karte zeigt die Beteiligungen der beiden Fonds per Ende 2025. Einige Infrastrukturanlagen bzw. -portfolios sind bereits in Betrieb. Andere befinden sich noch im Bau. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Assets der jeweiligen Fonds finden sich auf den folgenden Seiten.

● **Reichmuth Next Gen Mobility (NGM)***

● **Reichmuth Sustainable Infrastructure (RSI)***

CargoRoll Holding AG

Holdingsgesellschaft mit Beteiligungen an (i) einem Eisenbahntransportunternehmen, das umfassende Traktionsdienstleistungen anbietet, (ii) einem Schienenlogistikunternehmen, (iii) einem Vermietungsunternehmen für Eisenbahngüterwagen und (iv) einer Güterwagen-Asset-Holding mit Eigentum von mehr als 2'200 Güterwagen und Containern, die vom Vermietungsunternehmen an Dritte vermietet werden.

Meeberg (Tank Holding AG)

Verkaufs- und Vermietungsunternehmen mit eigenen Sanierungskapazitäten, das mehr als 12'900 ISO-Tankcontainer und Boxen besitzt.

InnoRail AG

Hält eine Beteiligung an der in Österreich ansässigen RCS Milling GmbH, einem Schienenbauunternehmen, das Schienen durch die Beseitigung von Schäden instand hält und den beinahe ursprünglichen Zustand wiederherstellt.

Ace4Rail GmbH

Entwickelt ein neuartiges Leasingkonzept für Personenwagen im Schienenverkehr.

Solar- & BESS-Plattform (N-Sun Energy SL)

Erneuerbare Energieerzeugung mit PV-Solartechnik: Gesamtkapazität von 426 MWp und eingespeiste Energie von 18'372 MWh.

Solarparks Brillante (BDPE Hybrid Package Project I SL)

Erneuerbare Energieerzeugung mit PV-Solartechnik: Gesamtkapazität von 93 MWp und eingespeiste Energie von 121.7 GWh.

BESS Wunsiedel (MW Storage NOB GmbH)

Ein seit der zweiten Jahreshälfte 2025 in Betrieb befindliches batteriegestütztes Stromspeichersystem mit einer Kapazität von 202 MWh zum Ausgleich von Netzschwankungen und zur Speicherung von Überschüssen aus der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien.

Rail Care and Management GmbH

Berater und spezialisierter Asset Manager für die Eisenbahnbranche mit über 340 betreuten Güterwagen und Lokomotiven in Europa.

PET (Green Cycle PET Ltd.)

Die sich derzeit im Bau befindende Anlage wird jährlich rund 33'000 Tonnen Kunststoffabfälle verarbeiten, um bis zu 20'000 Tonnen rPET-Pellets herzustellen.

*Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2025 und/oder den 31. Dezember 2025 je nach Kennzahl.

Reichmuth Sustainable Infrastructure

Der 2022 lancierte Infrastrukturfonds Reichmuth Sustainable Infrastructure (RSI) investiert in nachhaltige Infrastrukturanlagen in Europa in den Bereichen Transport, Energieinfrastruktur und Kreislaufwirtschaft. Der RSI erreichte im Mai 2026 sein Final Closing und wird bis Mai 2027 weiter investieren.

Exemplarische Darstellung der Investitionsbereiche

Transport



Effiziente Schieneninfrastrukturen wie Wagen für den Güter- und Personenverkehr und nachhaltige Lokomotiven

Nachhaltige Mobilitätslösungen (Land, Luft und Wasser) und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur

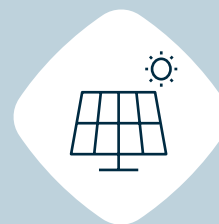
Kreislaufwirtschaft



Effiziente Wiederverwendung und Entsorgung von Ressourcen, wie beispielsweise PET-Recycling

Abfallwirtschaft

Energie



Produktion erneuerbarer Energie, Speicherung und Verteilung

Biogas- und Methananlagen

Ressourceneffiziente Infrastrukturen

Beim RSI handelt es sich um einen Infrastrukturfonds, der unter Artikel 9 der EU-Verordnung über die Offenlegung von Informationen über nachhaltige Finanzierungen (SFDR) rapportiert und auf die Erreichung nachhaltiger Investitionsziele fokussiert. Der RSI verfolgt als Nachhaltigkeitsziel, dass seine Investitionen die Treibhausgasemissionen der europäischen Wirtschaft reduzieren,

respektive den Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft unterstützen, sowie die Kreislaufwirtschaft fördern. Mindestens 80% der Anlagen des Teilfonds werden den Vorgaben nachhaltiger Anlagen mit einem ökologischen Ziel entsprechen. Mindestens 60% werden mit der EU-Taxonomie aligniert sein.

Aggregierte Nachhaltigkeitsindikatoren für alle aktuellen RSI-Anlagen

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Gesamtkapazität in MWp)	519.8	409.9	+27%
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Anteil RSI in MWp)	218.9	173.8	+26%
Total exportierte/verkaufte Energie (in MWh)*	140'085.7	127'212.3	+10%
Total verwaltete Flotte (Anzahl Güterwagen, Lokomotiven und Fräszüge)*	>340	>270	
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	9'296.8	5'620.4	+66%
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	10'761.4	556.4	x18.3
EU-Taxonomie Konformität	100%	100%	0

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Portfolios, gewichtet

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

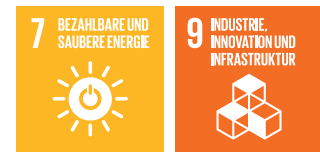
Ausgeschlossen von den Anlagen des RSI sind Unternehmen verschiedener Branchen (Herstellung und Vertrieb fossiler Brennstoffe einschliesslich Ölsand, Herstellung umstrittener Waffen und Herstellung von Tabak, Pornografie, Alkohol und Glücksspiel), Unternehmen, die schwerwiegend gegen bestimmte Normen (Menschenrechte, Arbeitsnormen, schwerwiegende Umweltzerstörung, aggressive Steuerplanung/-vermeidung, Finanzkriminalität, Bestechung, Korruption und Geldwäsche) verstossen haben oder mit Sanktionen der UNO, der EU oder der USA belegt sind.

Als wichtigste (mögliche) negative Auswirkungen der Investitionsentscheidungen (sog. Principal Adverse Impacts – PAI) in Bezug auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte, Korruptions- und Bestechungsbekämpfung wurden in Bezug auf den RSI folgende 16 Indikatoren identifiziert:

- Treibhausgas(THG)-Emissionen
- CO₂-Fussabdruck
- THG-Intensität der investierten Unternehmen
- Investitionen in Unternehmen, die im Bereich der fossilen Brennstoffe aktiv sind

- Anteil nichterneuerbarer Energie (Verbrauch und Produktion)
- Intensität des Energieverbrauchs pro Branche mit hoher Klimaauswirkung
- Aktivitäten, die sich negativ auf Gebiete mit sensibler Biodiversität auswirken
- Emissionen in Wasser
- Anteil gefährlicher und radioaktiver Abfälle
- Verstösse gegen die Prinzipien des UN Global Compact
- Fehlende Governance zur Überwachung der OECD-Leitsätze
- Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Lohngefälle
- Geschlechtervielfalt im Verwaltungsrat
- Engagement in umstrittenen Waffen
- Investitionen in Unternehmen ohne Initiativen zur Reduzierung der Kohlenstoffemissionen
- Fehlen einer Antikorruptionspolitik

Alle diese 16 PAI-Indikatoren werden auf Produktebene des RSI berücksichtigt und überwacht.



Solar- & BESS-Plattform (N-Sun Energy SL)

Der RSI hat unter dem Projektnamen «Titan» in eine spanische und italienische Solar-PV-Plattform, die N-Sun Energy SL, investiert. Per Ende 2025 sind Projekte mit einer Gesamtkapazität von 426 MWp (der eigentumsbereinigte Anteil des RSI beträgt 175 MWp) entweder in Betrieb oder haben den Ready-to-Build-Status (RTB) erreicht. Insgesamt soll das Gesamtprojekt 14 Anlagen mit einer installierten Gesamtkapazität von rund 565 MWp umfassen. Solarig, ein führender spanischer Projektentwickler, verfügt über eine Exklusivitätsvereinbarung mit N-Sun Energy. Er begleitet den gesamten Entwicklungsprozess von der Planung bis zum Bau der Anlagen und erbringt für den grössten Teil des Portfolios Dienstleistungen in den Bereichen Betrieb und Wartung.

Batch 1 umfasst sieben Projekte. Zafra ist mit einer Kapazität von 16.3 MWp derzeit als einzige Anlage in Betrieb. Die übrigen Anlagen befinden sich noch im Bau. Drei dieser Anlagen aus Batch 1 sollen im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme der Anlage in Montalto wird in der zweiten Hälfte des Jahres 2027 erwartet. Batch 1 hat eine Gesamtkapazität von 263 MWp. Im Jahr 2025 belief sich die effektiv erzeugte Solarenergie auf 18 GWh. Das Projekt für den Bau einer Anlage in Carrasquilla wurde gemäss den vertraglichen Bestimmungen beendet, wobei das Investorenkapital vollständig geschützt wurde.

Batch 2 umfasst fünf italienische PV-Anlagen mit einer Gesamtkapazität von 274.7 MWp und entwickelt sich planmässig. Novoli und Ischia di Castro befinden sich im Bau, während

Catania 1-Giansalvo im Jahr 2025 den RTB-Status erreichte. Catania 2 und BIO Minervino erreichten Anfang 2026 den RTB-Status. Mit 109.9 MWp hält Batch 2 die grösste PV-Anlage im Portfolio von N-Sun Energy (Catania 1-Giansalvo).

Batch 3 ist bereits in Planung und wird zwei zusätzliche Solar-PV-Projekte in Italien mit einer Gesamtkapazität von 27 MWp umfassen. Beide Projekte sollen in der zweiten Hälfte des Jahres 2026 den RTB-Status erreichen.

Das Hybridisierungspotenzial einiger Projekte wird derzeit geprüft. Dabei könnten Solar-PV-Anlagen durch Batterie-Energiespeichersysteme (BESS) ergänzt werden. Erste Ergebnisse der Prüfungen werden in den kommenden Monaten erwartet.

Alle Projekte der Solar-PV-Plattform von N-Sun Energy sind konform mit der EU-Taxonomie und qualifizieren als nachhaltige Investitionen im Rahmen der SFDR. Die Plattform produziert erneuerbare Energie und bietet nachhaltige Energieinfrastruktur durch ihre zahlreichen Solar-PV-Anlagen. Davon ist eine in Betrieb, mehrere befinden sich im Bau und weitere sind in Planung. Die Projekte entsprechen SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie) sowie SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur). Sie tragen zur Transition Spaniens und Italiens hin zu einer kohlenstoffarmen Zukunft bei.

Die für das Projekt Titan gegründete Holdinggesellschaft wurde von verschiedenen Investoren finanziert, wobei die RIMAG eine Mehrheitsbeteiligung verwaltet.

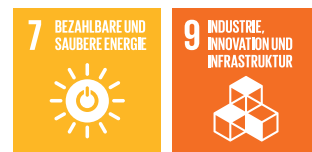
Nachhaltigkeitsindikatoren für die N-Sun Energy SL

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Gesamtkapazität in MWp)	426.7	316.8	+35%
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Anteil RSI in MWp)	175.2	130.0	+35%
Total exportierte/verkaufte Energie (in MWh)*	18'371.9	27'784.8	-34%
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	8'055.1	549.5	x13.7
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	24'719.4	1'111.9	x21.2
EU-Taxonomie Konformität	100%	100%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Assets, absolut



Solarparks Brillante (BDPE Hybrid Package Project I SL)

Der RSI ist über seine Portfoliogesellschaft BDPE Hybrid Package Project I SL Miteigentümer eines 93-MWp-PV-Portfolios in Südspanien. Dieses besteht aus zwei Anlagen in den Provinzen Ciudad Real und Cáceres. Das Projekt «Brillante» wurde von Abei Energy entwickelt, einem unabhängigen, international tätigen Stromproduzenten. Er fungiert als lokaler Asset Manager und überwacht den Betrieb sowie die Wartung. Die Anlagen wurden 2023 bzw. 2024 in Betrieb genommen und produzieren seit Ende 2024 bei voller Kapazität.

Die PV-Anlage in Trujillo (Cáceres) hat eine Gesamtkapazität von 56 MWp; der eigentumsbereinigte Anteil des RSI beträgt 26 MWp. 2025 erzeugte die Anlage 53.8 GWh erneuerbaren Strom. Die PV-Anlage in Picón (Ciudad Real) mit einer Gesamtkapazität von 36.5 MWp und einem eigentumsbereinigten Anteil des RSI von 17 MWp produzierte 2025 insgesamt 38 GWh. Zusammen sollen die beiden Anlagen jährlich rund 184 GWh erneuerbaren Strom erzeugen. Die Abweichungen zwischen budgetierter und tatsächlicher Produktion ergeben sich aus einer Kombination technischer Faktoren, geringerer Sonneneinstrahlung und temporärer Netzeinschränkungen. Beide Anlagen beteiligen sich am Markt für Systemdienstleistungen zur Stabilisierung des Netzes. Ein Teil der potenziellen Produktion wurde abgeregelt, jedoch durch entsprechende Ausgleichszahlungen kompensiert. Insgesamt wurden 2025 fast 30 GWh für Systemdienstleistungen aufgebracht. Der grossflächige Netzausfall in

Spanien und Portugal im April 2025 hat wiederum aufgezeigt, dass ein gut funktionierender Markt für Systemdienstleistungen für die Netzstabilität und die Vermeidung von Stromausfällen entscheidend ist.

Die für das Projekt Brillante gegründete Holdinggesellschaft wurde von verschiedenen Investoren finanziert. Die Beteiligungen werden vollständig von der RIMAG verwaltet.

Das Portfolio von Brillante erfüllt die Anforderungen der EU-Taxonomie und qualifiziert sich daher als nachhaltige Investition im Sinne der SFDR. Durch die Nutzung von Solarenergie unterstützt das Projekt «Brillante» das SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie) und das SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur).

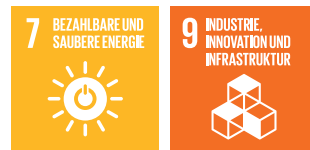


Seit 2024 in Betrieb: die PV-Anlage Picón

Nachhaltigkeitsindikatoren der BDPE Hybrid Package Project I SL

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Gesamtkapazität in MWp)	93.1	93.1	0%
Kapazität zur Produktion erneuerbarer Energien ermöglicht durch die Energieinfrastruktur-Assets des Fonds (Anteil RSI in MWp)	43.8	43.8	0%
Total exportierte/verkaufte Energie (in MWh)*	121'713.7	99'427.5	+22.4%
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	46.8	33.4	+40.3%
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	17.0	12.8	+32.0%
EU-Taxonomie Konformität	100%	100%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt
 ** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen
 *** THG-Intensität des Assets, absolut



BESS Wunsiedel (MW Storage NOB GmbH)

Die MW Storage NOB GmbH hat ein Batterie-Energiespeichersystem (BESS) in Arzberg im Landkreis Wunsiedel (DE) entwickelt. Diese umfasst eine installierte Leistung von 101 MW und einer Speicherkapazität von 202 MWh. Das BESS Wunsiedel ist auf der Hochspannungsebene in das lokale Stromnetz eingebunden. Seine Hauptfunktion ist die Bereitstellung von Reserveleistungen zur Sicherung der Frequenz- und Netzstabilität. Darüber hinaus nutzt es die Energiepreisschwankungen, um durch den Handel am Intraday-Markt Einnahmen zu generieren: Bei niedrigen Preisen wird die Batterie geladen, bei hohen Preisen entladen und die Energie verkauft.

Der Bau wurde im zweiten Halbjahr 2025 abgeschlossen. Anschliessend erfolgte die Inbetriebnahme (Hot Commissioning) des BESS und die Abnahmetests wurden durchgeführt. Seither läuft der Betrieb stabil und das Asset erzielt täglich Einnahmen auf zwei Arten: Zum einen trägt das BESS durch die schnelle Aufnahme und Einspeisung der Energie zur Stabilisierung der Netzfrequenz bei. Dies erfolgt über Primärregelleistungen (PRL) und Sekundärregelleistungen (SRL). Zum andern erzielt es Einnahmen durch Arbitragegeschäfte auf den Day-Ahead- und Intraday-Märkten.

Das von Fluence, einem Joint Venture der AES und der Siemens Energy, beschaffte Speichersystem nutzt die Lithium-Ionen-Batterietechnologie. Diese wurde aufgrund

ihrer schnellen Reaktionsfähigkeit und ihrer Langlebigkeit ausgewählt.

Die für das BESS Wunsiedel gegründete Holdinggesellschaft wurde von verschiedenen Investoren finanziert. Die RIMAG verwaltet eine Mehrheitsbeteiligung an der Holdinggesellschaft.

Batteriespeicher unterstützen die Netzstabilität und die Integration erneuerbarer Energien und leisten einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels. Das BESS Wunsiedel ist vollständig mit der EU-Taxonomie aligniert und qualifiziert sich als nachhaltige Investition im Sinne der SFDR. Das Projekt ist im Einklang mit SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie) und SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur).



BESS Wunsiedel: In Betrieb seit der zweiten Jahreshälfte 2025

Nachhaltigkeitsindikatoren der MW Storage NOB GmbH

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Installierte Leistung (in MW)*	101	N.A.	N.A.
Geladene Energie (in MWh)*	5'874	N.A.	N.A.
Entladene Energie (in MWh)*	4'717	N.A.	N.A.
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	399.8	4'668.1	-91%
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	2'030.8	N.A.	N.A.
EU-Taxonomie Konformität	100%	100%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt
 ** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen
 *** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.



Rail Care and Management GmbH

Im Juli 2023 erwarb der RSI eine Beteiligung an der Rail Care and Management GmbH (RCM). Die RCM ist ein spezialisiertes Unternehmen mit langjähriger Erfahrung im Asset Management in der Eisenbahnbranche, v. a. im Bereich Lokomotiven und der Betreuung von Güterwagen. Eigene Vermögenswerte hält die RCM nicht; vielmehr verwaltet sie Flotten im Auftrag Dritter. Mit dieser Investition in die RCM verfolgt der RSI das Ziel, den Bestand an Lokomotiven in Europa, insbesondere an Elektro- und Hybridlokomotiven, auszubauen. Damit soll die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschleunigt werden. Per Ende 2025 betreute die RCM über 340 Lokomotiven und Güterwagen.

Die Haupttätigkeit der RCM besteht darin, als zertifizierte, «für die Instandhaltung zuständige Stelle» gemäss der EU-Eisenbahnverordnung zu agieren. Diese zugelassene und von der EU regulierte Tätigkeit dient ausschliesslich der Eisenbahnindustrie und spielt in zwei Schlüsselbereichen eine entscheidende Rolle: (a) bei der Unterstützung eines kohlenstoffarmen Personen- und Güterverkehrs und damit einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels leisten und (b) bei der Gewährleistung der Sicherheit und der technischen Zuverlässigkeit von Schienenfahrzeugen durch eine ordnungsgemässe Instandhaltung.

Eine Prüfung hat bestätigt, dass die Geschäftstätigkeit der RCM per Ende 2025 wiederum vollständig mit den Anforderungen der EU-Taxonomie übereinstimmt. Die RCM ermöglicht energieeffiziente und nachhaltige Verkehrslösungen, indem sie Instandhaltungsdienstleistungen anbietet, welche die Lebensdauer von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons verlängern. Diese Investition steht damit im Einklang mit SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 12 (Verantwortungsvolle/r Konsum und Produktion).



Innenansicht einer Eisenbahnwartungshalle

Nachhaltigkeitsindikatoren der Rail Care and Management GmbH

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total gewartete/betreute Flotte (Anzahl Güterwagen und Lokomotiven)*	>340	>270	
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	1.6	1.7	-6%
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	4.1	10.0	-59%
EU-Taxonomie Konformität	100%	100%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt
 ** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen
 *** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

InnoRail AG

Der RSI und der NGM haben gemeinsam die InnoRail AG gegründet und sind zusammen mit dem Co-Investor Rail Maintenance Group AG Miteigentümer der RCS Milling GmbH (RCS Milling). Die RCS Milling mit Hauptsitz in Volders, Österreich, ist eine spezialisierte Anbieterin von Dienstleistungen zur Schieneninstandhaltung. Sie ist vor allem für staatliche Unternehmen in ganz Europa tätig.

Die RCS Milling hat sich auf die Schienenbearbeitung spezialisiert und verfügt über eine Flotte von fünf Fräszügen. Diese entfernen beschädigte Abschnitte des Schienenprofils und stellen den originalen Zustand nahezu wieder her. Im Gegensatz zum Gleisschleifen, das der vorbeugenden Instandhaltung dient, wird das Fräsen bei der Instandsetzung und bei Tunnelarbeiten eingesetzt. Beim Fräsen können bis zu zwei Millimeter des beschädigten Schienenmaterials entfernt werden, so dass die Schiene wieder annähernd ihre ursprünglichen Abmessungen erhält. Dieses Verfahren verlängert die Lebensdauer der Schienen erheblich, erhöht den Fahrkomfort und verringert die Lärmemissionen.

Eine Prüfung hat bestätigt, dass 99% des Umsatzes der RCS Milling mit der EU-Taxonomie übereinstimmen und somit als nachhaltige Investition im Sinne der SFDR gilt. Durch den Unterhalt und die Verbesserung der



Bahninfrastruktur ermöglicht die RCS Milling energieeffiziente Eisenbahnsysteme und unterstützt SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 12 (Verantwortungsvolle/r Konsum und Produktion).

Die Holdinggesellschaft InnoRail AG, die für das Projekt gegründet wurde, hält eine Minderheitsbeteiligung an der RCS Milling. Der RSI hält insgesamt 80.6% an der InnoRail AG, während der NGM 19.4% hält.



Hochleistungsfräszug SM1

Nachhaltigkeitsindikatoren der InnoRail AG

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total verwaltete Flotte (Anzahl Fräszüge)*	5	4	+1
Gesamtfertigmeter (in km)**	1'242	1'085	+15%
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)**	252.0	367.7	-31%
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	81.2	91.0	-11%
EU-Taxonomie Konformität	99%	99%	0%

* Absolute Zahlen der RCS Milling GmbH, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.



PET (Green Cycle PET Ltd.)

Das PET-Recyclingprojekt soll nach Aufnahme des Betriebs gebrauchte PET-Kunststoffe verarbeiten und in hochwertige Sekundärrohstoffe umwandeln. Innovative Sortier- und Reinigungsprozesse sollen den Materialkreislauf schliessen und die Umweltbelastung reduzieren. Das Projekt unterstützt die Kreislaufwirtschaft, schafft lokale Arbeitsplätze und fördert den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen.

Die Anlage soll jährlich rund 33'000 Tonnen Kunststoffabfälle verarbeiten. Die Lieferung des für den Produktionsprozess erforderlichen Abfalls ist über einen Liefervertrag mit einem Händler für Recyclingmaterial mit Sitz im Vereinigten Königreich garantiert. Dasselbe Unternehmen wird 70% des produzierten recycelten PET-Rohmaterials im Rahmen einer Take-or-Pay-Vereinbarung abnehmen. Sämtliches Ausgangsmaterial wird einer Waschanlage zugeführt. Rund 55% des Ausstosses der Waschanlage bestehen aus klaren PET-Flakes, die durch Extrusion zu rPET-Pellets verarbeitet werden. Die restlichen PET-Flakes sowie der weitere Ausstoss der Waschanlage werden direkt am Markt verkauft.

Der Bau der Anlage begann im Frühjahr 2025 und war per Ende des Berichtszeitraums weit fortgeschritten. Die Inbetriebnahme ist für die zweite Hälfte des Jahres 2026 geplant. Viele zentrale Prozesskomponenten befinden sich bereits bei den Lieferanten in Produktion und werden im Laufe des Jahres geliefert.

Die Enviroo Project Co Ltd., die Betreibergesellschaft der Anlage, plant Massnahmen für einen kohlenstoffarmen Betrieb: Solar-PV-Anlagen auf dem Dach sollen erneuerbaren Strom erzeugen. Der restliche Energiebedarf soll über eine direkte Verbindung zu einer benachbarten Biomasseanlage

gedeckt werden. Diese Massnahmen reduzieren die Abhängigkeit von Netzstrom und senken gleichzeitig die Scope-2-THG-Emissionen. Eine Abwasseraufbereitungsanlage vor Ort ist geplant, um sämtliche betrieblichen Abwasserströme zu reinigen und die gesamte Wasserentnahme zu reduzieren.

Vor der Inbetriebnahme gilt es noch das Personal zu rekrutieren. Diese Aufgabe wird durch ein Compliance-Rahmenwerk sowie Schulungsprogramme unterstützt. Dazu zählen u. a. eine Richtlinie zur Überprüfung von Lieferanten, verpflichtende Schulungen für die Mitarbeitenden und ein Hinweisgebersystem.

Das Projekt trägt massgeblich zum Übergang zur Kreislaufwirtschaft bei, indem nicht-gefährliche Abfallströme zu hochwertigen Sekundärrohstoffen aufbereitet werden. Eine Prüfung hat bestätigt, dass diese Investition mit der EU-Taxonomie konform ist und damit als nachhaltige Investition im Sinne der SFDR einzustufen ist.

Recycling und Abfallverwertung sind im Allgemeinen nachhaltiger als die Gewinnung von Rohstoffen und die Primärproduktion. Das Projekt unterstützt die Recyclingziele des Vereinigten Königreichs und reduziert die Abhängigkeit von Materialimporten. Damit stimmt das Projekt überein mit SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 12 (Verantwortungsvolle/r Konsum und Produktion).

Die Green Cycle PET Ltd., die für das PET-Projekt gegründete Holdinggesellschaft, hält eine Mehrheitsbeteiligung an der Enviroo Project Co Ltd. und wird von verschiedenen Investoren finanziert. Die RIMAG kontrolliert 100% der Holdinggesellschaft, von welcher der RSI 75% hält.

Nachhaltigkeitsindikatoren der Green Cycle PET Ltd.

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e)*	600.2	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.
THG-Intensität (Scope 1, 2 und 3 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)**	N.A.	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.
EU-Taxonomie Konformität	100%	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.

* Scope 1-3 gemäss SFDR-Verordnung berechnet, d. h. finanzierte THG-Emissionen

** THG-Intensität des Assets, absolut

Fallstudie Enviroo Project Co Ltd.

Ein Leuchtturmprojekt für nachhaltige Infrastruktur

Der RSI will Kapital in nachhaltige und skalierbare Infrastrukturlösungen investieren, die von regulatorischem Rückenwind profitieren und zur Entwicklung zirkulärer Wertschöpfungsketten beitragen. Diese Fallstudie zeigt exemplarisch die Umsetzung in die Praxis.

Die Enviroo Project Co Ltd. (Enviroo) entwickelt in Nordengland ein strategisch bedeutendes Kunststoffrecyclingprojekt, das zentrale umwelt- und industriepolitische Ziele des Vereinigten Königreichs unterstützt. Ambition der Politik ist es, die heimische Kreislaufwirtschaft zu stärken, bestehende Infrastrukturlücken im Recyclingsektor zu schliessen und die inländische Verarbeitung von Kunststoffabfällen zu erhöhen. Umgekehrt soll damit der Export entsprechender Abfälle reduziert werden. Die bestehende Kapazitätslücke dafür im Vereinigten Königreich ist erheblich. Aktuelle Schätzungen zufolge fehlen 10 bis 15 Recyclinganlagen. Die Anlage der Enviroo trägt dazu bei, diese Lücke zu schliessen und schafft zusätzliche inländische Verarbeitungskapazität.

Von Kunststoffabfall zu einer zirkulären Ressource

Die mechanische PET-Recyclinganlage soll jährlich bis zu 33'000 Tonnen PET-Rezyklat als Ausgangsmaterial verarbeiten. Die Ausstoss-Kapazität von bis zu 20'000 Tonnen PET-Pellets entspricht dem Materialbedarf für rund 900 Millionen 0,5-Liter-Getränkeflaschen.² Die von der Anlage produzierten PET-Pellets sind hochwertiges, lebensmitteltaugliches rezykliertes Polyethylenterephthalat («rPET»). Reststoffe geringerer Qualität werden von anderen Marktteilnehmern entlang der zirkulären Wertschöpfungskette weiterverarbeitet. Dies schliesst nicht nur den Materialkreislauf, sondern reduziert auch die Abhängigkeit von Importen und Exporten im Kunststoffsektor. Während der Import von neuem Kunststoff wirtschaftliche Kosten und Abhängigkeiten verursacht, kann der Export von Kunststoffabfällen in den Empfängerländern Umweltprobleme hervorrufen.

Mary Creagh, Abgeordnete des britischen Parlaments und Parlamentarische Unterstaatssekretärin für Natur, betonte, dass Materialien wie Kunststoffe die Grundlage wirtschaftlicher Aktivität und wirtschaftlichen Wach-

tums bilden. Sie wies vor dem Hintergrund zunehmender globaler Instabilität darauf hin, dass es wichtig ist, dass diese Materialien im Vereinigten Königreich bleiben und nicht exportiert werden. Damit können inländische Innovationen unterstützt und grüne Arbeitsplätze geschaffen werden.³ Während die EU ein Exportverbot von Abfällen in Entwicklungsländer beschlossen hat, hat das Vereinigte Königreich trotz Zusagen verschiedener Regierungskonstellationen und angekündigter Ziele bislang keine vergleichbare Regelung verabschiedet.⁴

Von Regulierung zu Investitionsmöglichkeiten

Die britische Regierung verfolgt jedoch ambitionierte Ziele zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. Dazu gehören verbindliche Mindestquoten für Recyclinganteile bei Verpackungen sowie strengere Anforderungen an die inländische Abfallverarbeitung. Im Oktober 2027 wird im Vereinigten Königreich ein Pfandsystem («Deposit Return Scheme») eingeführt. Dies mit dem Ziel, eine Recyclingquote von 90% für PET-Kunststoffflaschen und weitere Getränkeverpackungen zu erreichen.⁵ Diese Regulierung dürfte sowohl die zukünftige Verfügbarkeit hochwertiger Ausgangsmaterialien als auch die Nachfrage nach rPET erhöhen und damit den Ausbau inländischer Recyclingkapazitäten unterstützen. Das PET-Recyclingprojekt ist daher in einem regulatorischen Umfeld positioniert, das inländisches Recycling und zirkuläre Materialflüsse zunehmend begünstigt.



PET-Recyclinganlage in Ellesmere Port

2 Annahme von 22,1 g PET pro 0,5-Liter-Flasche, basierend auf Daten von Franklin Associates / NAPCOR multisteps.com.au/media/2024/10/Franklin-Associates_Life-Cycle-Assessment-For-PET-Container_2023.pdf

3 packagingnews.co.uk/news/environment/creagh-praises-enviroos-58m-recycling-plant-as-exciting-news-for-green-economy-01-10-2025

4 theguardian.com/environment/2026/mar/31/rubbish-recycling-england-changes-reforms

5 House of Commons Research Briefing – Deposit return schemes (2025)

Der RSI und weitere von der RIMAG mandatierte Investoren sind seit Frühjahr 2025 Mehrheitseigentümer des Projekts. Felix Michel, Senior Investment Manager, betrachtet das PET-Recyclingprojekt als Leuchtturmprojekt für nachhaltige Infrastruktur: «Ein innovativer Akteur aus der Privatwirtschaft leistet hier einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung wirtschaftspolitischer Ziele. Eine gute Abstimmung mit den Präferenzen der Anspruchsgruppen ist dabei von entscheidender Bedeutung, damit Investoren privates Kapital bereitstellen. Die Konsistenz des Geschäftsmodells mit den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft wirkt sich zudem positiv auf die Investitionsrisiken aus.»

Operative Massnahmen zur Unterstützung der Kreislaufwirtschaft

Um sicherzustellen, dass die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft im Betrieb verankert sind, hat die Enviroo einen gezielten Aktionsplan entwickelt, um die Ressourceneffizienz zu verbessern, Abfall zu minimieren und die Lebensdauer der Anlagen zu verlängern:

- **Ressourceneffizienz:** Eine Lebenszyklusanalyse zentraler Beschaffungsinvestitionen ermöglicht eine frühzeitige Planung für die Wiederverwendung der Maschinen und Anlagen am Ende ihrer Nutzungsdauer (Reuse, Redistribute, Refurbish oder Remanufacture). Dadurch wird die Ressourcenintensität über den Lebenszyklus reduziert.
- **Abfallreduktion:** Das geschlossene Recyclingsystem zielt darauf ab, Abfall zu minimieren («Zero Waste») und die Rückgewinnungsrate der Rohstoffe zu maximieren.
- **Zirkuläre Betriebsstrategie:** Logistikpartnerschaften priorisieren die Rückführungslogistik. Darüber hinaus ist eine Abwasseraufbereitungsanlage vor Ort zentraler Bestandteil der zirkulären Wasserstrategie.

Diese Massnahmen sind in der operativen Planung verankert und werden über den gesamten Lebenszyklus des Assets überwacht.

Soziale Aspekte in der Projektumsetzung

Neben seiner ökologischen Wirkung schafft das Projekt auch einen sozialen Mehrwert. Der Bau und Betrieb der Kunststoffrecyclinganlage der Enviroo schaffen rund 70 qualifizierte Arbeitsplätze in Nordengland und stärken die regionale Wertschöpfung. Gleichzeitig stellt das Projekt den Aufbau lokaler industrieller Recyclingkompetenz sicher.



Vertreter der Enviroo während eines Standortbesuchs

Darüber hinaus setzt die Enviroo über den gesamten Projektlebenszyklus hinweg einen strukturierten Ansatz für die Einbindung der lokalen Gemeinschaft um. Dazu gehört die regelmässige Teilnahme an Diskussionsforen, die den direkten Austausch mit Gemeinderätinnen und Gemeinderäten sowie lokalen Anspruchsgruppen ermöglicht. Dieser Ansatz unterstützt eine transparente Kommunikation, die Abstimmung mit lokalen Erwartungen und eine koordinierte Projektumsetzung.

Ahmed Detta, CEO der Enviroo, fasst zusammen: «Der Aufbau inländischer Recyclingkapazitäten für lebensmitteltaugliches PET ist entscheidend, wenn das Vereinigte Königreich ernsthaft eine widerstandsfähige Kreislaufwirtschaft schaffen will. Bei diesem Projekt geht es darum, wertvolle Materialien im Land zu halten, die Abhängigkeit von Exporten zu reduzieren, qualifizierte grüne Arbeitsplätze im Norden Englands zu schaffen und die Infrastruktur bereitzustellen, die für ein langfristig nachhaltiges Wachstum erforderlich ist.»

Blaupause für nachhaltige Infrastrukturinvestitionen

Die Produktionsanlage soll Ende 2026 den Betrieb aufnehmen. Die Investition des RSI in das PET-Recyclingprojekt leistet einen wesentlichen Beitrag zur sektoralen Portfoliodiversifikation und bietet ein attraktives Renditeprofil. Gleichzeitig erfüllt das Projekt die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen des RSI. Felix Michel hält fest: «Die Anforderungen der EU-Taxonomie an industrielle Betriebe, insbesondere in der Abfallverarbeitung, sind sehr hoch. Gerade deshalb unterstreicht diese Investition das Ziel des RSI, privates Kapital effizient in nachhaltige Infrastruktur zu lenken.»

Reichmuth Next Gen Mobility

Mit dem Reichmuth Next Gen Mobility (NGM) haben wir 2023 unseren vierten alternativen Infrastrukturfonds und den zweiten Fonds mit dedizierter ESG-Strategie lanciert. Die Anlagestrategie des Fonds orientiert sich am EU Green Deal für nachhaltige und intelligente Mobilität. Ziel des EU Green Deal ist es, die verkehrsbedingten Emissionen in der EU um 90% zu reduzieren. Der Fonds investiert dazu in nicht kotierte Infrastrukturprojekte und -unternehmen, welche die Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger unterstützen und zur Entwicklung zukunftsorientierter logistischer Wertschöpfungsketten beitragen.

Beim NGM handelt es sich um einen Fonds, der unter Artikel 8 der SFDR rapportiert. Er bewirbt damit u. a. ökologische Merkmale. Seine Investitionen berücksichtigen Nachhaltigkeitsmerkmale und zielen auf die Unterstützung der Energiewende der europäischen Wirtschaft ab. Zu diesem Zweck integrieren wir ESG-Kriterien in die Investitions- und Vermögensverwaltungsprozesse. Mindestens 90% der Investments des NGM erfolgen in Anlagen, welche die ökologischen Merkmale des Fonds bewerben. Bis zu 10% des Fondsvermögens können in Barmittel oder ergänzende Anlagen für Liquiditäts- und Absicherungszwecke investiert sein.

Warum nachhaltige und intelligente Mobilität so wichtig ist

Beim Übergang der europäischen Wirtschaft zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft kommt dem Güter- und Personenverkehr eine zentrale Rolle zu. Nach aktuellen Daten der European Environment Agency ist der Verkehr aktuell für etwa ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich und verursacht Luftverschmutzung, Lärmbelästigung

und die Zerstückelung von Lebensräumen. Diese negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit sind die Kehrseite seiner positiven Rolle als tragende Säule einer dezentralen Wirtschaft und als Zugangsmittel zu wichtigen öffentlichen Dienstleistungen wie Bildung oder Gesundheit.

Exemplarische Darstellung der Investitionsbereiche

Schiene



Zuverlässig, verantwortungsvoll und ökologisch: Der Schienenverkehr treibt eine kohlenstofffreie Zukunft voran und bietet zugleich stabile Erträge für langfristig orientierte Investoren. Das Investitionsuniversum reicht vom Schienenbau und -unterhalt über Rollmaterial bis zu ergänzenden Infrastrukturdienstleistungen.

Strasse



Strassentransport ist der am häufigsten genutzte Verkehrsträger – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Durch Investitionen in Strassentransport- und Ladeinfrastruktur wollen wir aktiv zur Nachhaltigkeit beitragen. Damit erzielen wir nicht nur attraktive Renditen für unsere Investoren, sondern schaffen auch einen gesellschaftlichen Nutzen.

Schifffahrt



Beim Transport von Massengütern sowie von Personen in Küstenregionen ist die Schifffahrt von zentraler Bedeutung. Technologische Fortschritte erfordern erhebliche Investitionen, um die Branche auf einen nachhaltigeren Kurs zu bringen.

Aviatic



Der Flugverkehr verbindet Menschen über grosse Entfernungen und erbringt wichtige soziale Dienstleistungen für die globale Gemeinschaft. Der NGM investiert in Infrastrukturen, um diese Dienstleistungen in ganz Europa aufrechtzuerhalten und auszubauen sowie um gleichzeitig die Bemühungen zur Dekarbonisierung zu fördern.

Nachhaltigkeitsindikatoren für alle aktuellen NGM Assets

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total verwaltete Flotte (Anzahl Güterwagen, Container, Tankcontainer, Boxen und Fräszüge)*	>15'200	>6'900	
THG-Emissionen (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e)**	9'755.0	8'546.6	+14%
THG-Intensität (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	45.1	52.6	-14%
Anteil der Investitionen im Sektor fossile Brennstoffe (Produktion)	0%	0%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Absolute THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Portfolios, gewichtet

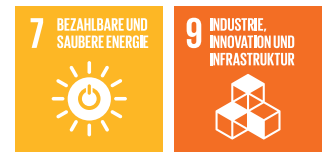
Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

Ausgeschlossen von den Anlagen des NGM sind Unternehmen verschiedener Branchen (Herstellung fossiler Brennstoffe einschliesslich Ölsand, Herstellung umstrittener Waffen und Herstellung von Tabak, Pornografie, Alkohol und Glücksspiel), Unternehmen, die schwer-

wiegend gegen bestimmte Normen (Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltzerstörung, aggressive Steuerplanung/-vermeidung, Finanzkriminalität, Bestechung, Korruption und Geldwäsche) verstossen haben oder die den Sanktionen der UNO, der EU oder der USA unterliegen.



Ein Zug aus Schüttgutwagen, die Getreide oder ähnliche Güter transportieren.



CargoRoll Holding AG

Die CargoRoll Holding AG wurde 2021 gegründet, um ein diversifiziertes und modernes Portfolio von Güterwagen aufzubauen und dabei etablierte Leasingmodelle zu nutzen. Das Güterwagenportfolio wird über die Tochtergesellschaft CargoRoll AG verwaltet. Ausserdem hat die CargoRoll Holding AG eine Beteiligung von 45.1% an einem erfahrenen Leasinganbieter, der niederländischen Rail Innovators Group, erworben. Diese Gruppe erbringt Logistik- und Traktionsdienstleistungen und ist als Güterwagen-Leasinganbieter tätig, indem sie die von der CargoRoll AG erworbenen Güterwagen an europäische Bahn- und Logistikunternehmen vermietet. Per Ende 2025 umfasste das Portfolio der CargoRoll AG mehr als 2'200 Güterwagen und Container.

Um sich von Standard-Containertragwagen zu differenzieren, hat die CargoRoll gezielt in die Elektrifizierung temperaturkontrollierter Güterwagen investiert. Mit der Kombination der Güterwagen mit der SWS-PowerBox® schafft CargoRoll einen zusätzlichen Kundennutzen und stärkt ihre Marktposition in diesem wichtigen Wachstumssegment. Neben der ersten Tranche von 20 SWS-PowerBox®-Systemen erwartet CargoRoll 2026 die Lieferung weiterer 95 Güterwagen, die bereits langfristig vermietet sind.

Die Initiativen zielen darauf ab, den Schienengüterverkehr zu stärken und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Die transportbezogene Kohlenstoffemissionen sollen damit reduziert und die Transporteffizienz erhöht werden. Dieses Engagement für energieeffiziente und nachhaltige Schienenlösungen steht im Einklang mit SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie) und SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur).

Die CargoRoll Holding AG wurde von verschiedenen Investoren finanziert. Die Beteiligungen werden vollständig von der RIMAG verwaltet.



Elektrische Lokomotive beim Erbringen von Traktionsleistungen

Nachhaltigkeitsindikatoren der CargoRoll Holding AG

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total verwaltete Flotte (Anzahl Güterwagen und Container)*	>2'200	>1'900	
THG-Emissionen (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e)**	8'134.2	7'272.5	+12%
THG-Intensität (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	116.8	125.1	-7%
Anteil der Investitionen im Sektor fossile Brennstoffe (Produktion)	0%	0%	0%

* Absolute Zahlen, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Absolute THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

Fallstudie CargoRoll Holding AG

Elektrifizierung temperaturkontrollierter Schienenlogistik

Die Schiene ist ein bewährter und klimafreundlicher Verkehrsträger für schwere Fracht. Mit zunehmender Transportdistanz bietet die Schiene gegenüber dem Strassen-transport Kostenvorteile. Europäische Initiativen wie das Transeuropäische Verkehrsnetz zielen darauf ab, intermodale Korridore zu stärken und die modale Verlagerung auf die Schiene zu beschleunigen. So sollen die CO₂-Emissionen und die Lärmbelastung reduziert werden.

Bei der temperaturkontrollierten Logistik droht die modale Verlagerung auf die Schiene den Anschluss zu verpassen. Die Kühlung erfordert eine kontinuierliche und zuverlässige Stromversorgung. Dies nicht nur während des Transports, sondern auch während den Standzeiten in Terminals oder bei der Zollabfertigung. Dieselgeneratoren galten bis anhin als die Standardlösung für die Stromversorgung von Kühlaggregaten auf der Schiene (wie auch auf der Strasse).

Dieselgeneratoren sind technisch robust, aber sie verursachen hohe Betriebskosten, erfordern regelmässiges Betanken und führen zu Lärm- und Treibhausgasemissionen. Damit werden die Klima- und Lärmvorteile des Schienenverkehrs abgeschwächt, so dass der Strassentransport den Markt für Kühlkettenlogistik (bisher) weiterhin dominiert.

Innovation ersetzt Dieselgenerator

Die SWS Power Solutions, ein Unternehmen mit Sitz in Österreich, begegnet dieser Herausforderung mit einem ingenieurgetriebenen Ansatz, der mit einer patentierten Technologielösung umgesetzt wird. Das System wandelt die kinetische Energie des Güterwagens in nutzbaren Strom um und speichert diesen für die Standzeiten. Mit anderen Worten: Es elektrifiziert den temperaturkontrollierten

lierten Schienengüterverkehr, ohne auf eine durchgehende externe Strominfrastruktur angewiesen zu sein.

Funktionsweise des Systems:

- **Erzeugen:** Ein achsgetriebener Generator wandelt die Bewegungsenergie während der Fahrt in elektrische Energie um.
- **Speichern:** Eine wiederaufladbare Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LFP) speichert die Energie für die Zeiten, in denen der Wagen steht. Die Rekuperation beginnt bei Geschwindigkeiten von rund 30 km/h und kann eine Ladeleistung von mehr als 18 kW bereitstellen.

Steht ein Zug beim Güterumschlag oder zur Zollabfertigung, so versorgt die Batterie das Kühlaggregat mit Strom. Je nach erforderlicher Innentemperatur und Umgebungsbedingungen kann das System das Kühlaggregat bis zu drei Tage lang betreiben. Die LFP-Batteriechemie kommt ohne Kobalt oder Nickel aus und gilt daher mit Blick auf kritische Rohstoffe, Sicherheit und Lebensdauer als besonders nachhaltige Batterietechnologie. Diese Innovation vermeidet direkte Abgasemissionen während des Betriebs, ermöglicht nahezu geräuschlose Standzeiten und reduziert die laufenden Kosten im Vergleich zur dieselsbasierten Kühlung.

Marktumfeld

In der Kühlkettenlogistik steigt der Kostenvorteil der Schiene typischerweise mit zunehmender Distanz und zunehmendem Volumen. Lebensmittel bilden das grösste Marktsegment, getrieben durch strenge Temperaturanforderungen und hohe Umschlagvolumen. Chemikalien und weitere temperaturempfindliche Industriegüter schaffen zusätzliches Potenzial auf Langstrecken.

GENERATOR

Stromerzeugung durch die Bewegungsenergie des Wagens

Ein hydraulischer Achsgenerator funktioniert ähnlich wie ein **Fahrraddynamo**




Hydraulikpumpe am Rad

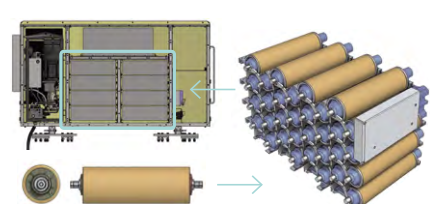
Technische Skizze der SWS-PowerBox® (Quelle: SWS Power Solutions)

SPEICHER

Wiederaufladbarer Akkuspeicher als Puffer während des Transports

Rekuperationsleistung: 4,5 kW (bei 30 km/h) bis 18 kW (bei 120 km/h). Batteriekapazität: 10 kWh bis 80 kWh.

Umgewandelte vorhandene Bewegungsenergie kann nun gespeichert werden



Die SWS-PowerBox® weist in diesem Segment ihr stärkstes Anwendungsprofil auf: bei langen Distanzen und hohen Volumina, wo Betreiber die Zuverlässigkeit einer durchgehenden Kühlung benötigen und gleichzeitig ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduzieren wollen. Die Einführung hängt – neben technologischen Aspekten und der regulatorischen Zulassung – von drei praktischen Hebeln ab:

- Wachstum der Endmärkte für Lebensmittel und Chemikalien.
- Modale Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.
- Ersatzdynamik, d. h. wie schnell Dieselgeneratoren zugunsten batterieelektrischer Kühllösungen ausser Betrieb genommen werden.

Praktische Anwendung bei CargoRoll

Ein reales Hindernis ist die Betriebskostenrechnung. Der hydraulische Stromgenerator und das Speichersystem verursachen höhere Anfangsinvestitionen als die Dieselgeneratoren, die durch deutlich tiefere Lebenszyklus- und Betriebskosten ausgeglichen werden. Das Geschäftsmodell von CargoRoll ist bestens geeignet, diese klassische Hürde bei Clean-Tech-Projekten zu adressieren. Das Leasingmodell wandelt Investitionsausgaben in planbare Leasingkosten für die Kunden um.

Dank einer Kapitalerhöhung durch den NGM und weitere Investoren konnte CargoRoll eine erste Tranche von SWS-PowerBox®-Systemen der neuesten Generation im Rahmen einer Exklusivitätsvereinbarung erwerben. Die neueste Version ist als Unterflurkonfiguration ausgelegt und wird direkt auf ungenutzten 80-Fuss- und 90-Fuss-Intermodalwagen installiert. In Kombination mit einem Intermodalwagen von Gök Yapi wird die neuartige Konstruktion von Railrelease als «Power Wagon» vermarktet.

Das Investment-Team der RIMAG hat die Akquisition solcher Wagen umfassend analysiert. Marktstudien haben den adressierbaren Gesamtmarkt für das Power-Wagon-Konzept quantifiziert. Gleichzeitig haben Testläufe die Leistungsfähigkeit bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Strecken, Standzeiten, Kühlaggregattypen, Umgebungstemperaturen und Frachtprofilen nachgewiesen. Roland Kaufmann, Senior Investment Manager und Head of Transport bei der RIMAG, kommt zum Schluss: «Die SWS-PowerBox®-Systeme und die Anwendung der Technologie im Rahmen des Power-Wagon-Angebots von Railrelease sind innovativ und attraktiv. Mit diesem Konzept kann Railrelease ihr Portfolio an Schienengüterverkehrslösungen zu attraktiven Konditionen erweitern und aktiv zum Ziel des NGM beitragen, mit seinen Investitionen die Energiewende zu unterstützen.»

Ökologischer Mehrwert

Auch unabhängige Experten haben das Nachhaltigkeitspotenzial des innovativen Ansatzes zur Bereitstellung einer kontinuierlichen und zuverlässigen Stromversorgung anerkannt. So erhielt die SWS-PowerBox® den VCÖ-Mobilitätspreis 2025 in der Kategorie klimafreundlicher Güterverkehr und Logistik.⁶

Im Allgemeinen weist der Schienengüterverkehr eine tiefere THG-Intensität auf (CO₂e-Emissionen pro Tonnenkilometer bzw. CO₂e/tkm). Eine kontinuierliche sowie zuverlässige Stromversorgung kann die modale Verlagerung zusätzlich beschleunigen und alte Dieselgeneratoren ersetzen, also die Umwelteffizienz verbessern. Ein Dieselgenerator verbraucht rund 2.5 Liter Diesel pro Betriebsstunde, was einer angenommenen Emissionsintensität von 8.3 g CO₂e/tkm entspricht. Auf dieser Basis schätzt die RIMAG die operativen Emissionseinsparungen für Kühlaggregate, die ihre Energieversorgung von Diesel auf einen hydraulischen Stromgenerator umstellen.

Die Fähigkeit der Schiene, nachts zu verkehren, verbessert die Asset-Auslastung und die Effizienz des Netzes, kann jedoch negative Belastungen für Gemeinden in der Nähe von Terminals verursachen. Lärm ist eine häufig unterschätzte Dimension. Auch hier ist eine Alternative zu Dieselmotoren willkommen. Insbesondere während der Standzeiten reduziert der wiederaufladbare Batteriespeicher die Lärmemissionen und verbessert die lokale Akzeptanz des Schienengüterverkehrs.

Patrick Sluga, Managing Director von SWS, fasst den positiven Beitrag der neuen Lösung zusammen: «Die SWS-PowerBox®-Systeme haben im Vergleich zu Dieselgeneratoren geringere Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus und beschleunigen die modale Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dies ist nicht nur entscheidend für die Erreichung der Ziele zur Eindämmung des Klimawandels, sondern reduziert auch nicht abgasbedingte Emissionen wie Reifenabrieb. All dies geht mit niedrigeren Lebenszykluskosten einher. Das System ist eine Innovation, deren Wertversprechen durch Nachhaltigkeit untermauert wird.»



Der neue «Power Wagon» von Railrelease mit einer Batterie in Unterflurkonfiguration



Meeberg (Tank Holding AG)

Als Spezialistin für das Leasing von ISO-Tankcontainern ist die Meeberg Holding B.V. (Meeberg) eines der wenigen Unternehmen im Markt, das ein eigenes Depot und eine eigene Werkstatt für die Überholung und Modernisierung dieser Container betreibt. Das Unternehmen fokussiert sowohl auf organisches als auch auf anorganisches Wachstum seines ISO-Tankcontainerportfolios. 2025 erweiterte die Meeberg ihr Portfolio deutlich durch den Erwerb von fabrikneuen Tankcontainern, gebrauchten Tankcontainern und Boxen.

Per Ende 2025 bestand das Portfolio der Meeberg aus über 12'900 ISO-Tankcontainern und Boxen mit Kapazitäten zwischen 13'000 und 35'000 Litern. Das Portfolio umfasst Standardtanks und Spezialtanks. Standardtanks können eine Vielzahl von Produkten, wie Chemikalien, Lebensmittel oder flüssige Arzneimittel, transportieren. Im Gegensatz dazu sind Spezialtanks für spezifische Anwendungen ausgelegt, die erhöhte Sicherheits- und Compliance-Anforderungen erfüllen müssen.

ISO-Tankcontainer haben aufgrund ihres grossen Volumens, des hohen Standardisierungsgrads bei Handhabung und Transport, ihrer langen Lebensdauer und ihrer hohen Recyclingquoten von rund 90% eine positive Auswirkung auf die Umwelt. Sie werden hauptsächlich aus Stahl und Nickel hergestellt. Dadurch werden jährlich

Millionen Tonnen an Kunststoffabfällen vermieden. Dies macht ISO-Tankcontainer zu einem der umweltfreundlichsten Transportmittel für flüssige Massengüter. Ausserdem verlängert die Meeberg den Lebenszyklus ihrer Produkte durch die in ihren Werkstätten durchgeführten Sanierungsarbeiten. Durch die Nutzung ihrer Erfahrung im Bereich der Containersanierung trägt die Meeberg zur effizienten Ressourcennutzung bei und reduziert Abfälle. Damit steht das Unternehmen im Einklang mit SDG 12 (Verantwortungsvolle/r Konsum und Produktion).

Seit Dezember 2023 hält der NGM 100% an der für das Projekt gegründeten Holdinggesellschaft Tank Holding AG, die eine Minderheitsbeteiligung an der Meeberg hält.



Lagerbestand an ISO-Tanks von Meeberg

Nachhaltigkeitsindikatoren der Tank Holding AG

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total verwaltete Flotte (Anzahl Container, Tankcontainer und Boxen)*	>12'900	>5'000	
THG-Emissionen (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e)**	147.5	201.1	-27%
THG-Intensität (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	4.9	6.8	-28%
Anteil der Investitionen im Sektor fossile Brennstoffe (Produktion)	0%	0%	0%

* Absolute Zahlen der Meeberg Holding B.V., nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Absolute THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

InnoRail AG

Der RSI und der NGM haben gemeinsam die InnoRail AG gegründet und sind zusammen mit dem Co-Investor Rail Maintenance Group AG Miteigentümer der RCS Milling GmbH (RCS Milling). Die RCS Milling mit Hauptsitz in Volders, Österreich, ist eine spezialisierte Anbieterin von Dienstleistungen zur Schieneninstandhaltung. Sie ist vor allem für staatliche Unternehmen in ganz Europa tätig.

Die RCS Milling hat sich auf die Schienenbearbeitung spezialisiert und verfügt über eine Flotte von fünf Fräszügen. Diese entfernen beschädigte Abschnitte des Schienenprofils und stellen den originalen Zustand nahezu wieder her. Im Gegensatz zum Gleisschleifen, das der vorbeugenden Instandhaltung dient, wird das Fräsen bei der Instandsetzung und bei Tunnelarbeiten eingesetzt. Beim Fräsen können bis zu zwei Millimeter des beschädigten Schienenmaterials entfernt werden, so dass die Schiene wieder annähernd ihre ursprünglichen Abmessungen erhält. Dieses Verfahren verlängert die Lebensdauer der Schienen erheblich, erhöht den Fahrkomfort und verringert die Lärmemissionen.

Eine Prüfung hat bestätigt, dass 99% des Umsatzes der RCS Milling mit der EU-Taxonomie übereinstimmen und somit als nachhaltige Investition im Sinne der SFDR gilt. Durch den Unterhalt und die Verbesserung der



Bahninfrastruktur ermöglicht die RCS Milling energieeffiziente Eisenbahnsysteme und unterstützt SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) und SDG 12 (Verantwortungsvolle/r Konsum und Produktion).

Die Holdinggesellschaft InnoRail AG, die für das Projekt gegründet wurde, hält eine Minderheitsbeteiligung an der RCS Milling. Der RSI hält insgesamt 80.6% an der InnoRail AG, während der NGM 19.4% hält.



Hochleistungsfräszug SM1

Nachhaltigkeitsindikatoren der InnoRail AG

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
Total verwaltete/betreute Flotte (Anzahl Fräszüge)*	5	4	+1
Total gefräste Schienen (in km)*	1'242	1'085	+15%
THG-Emissionen (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e)**	1'473.2	1'073.1	+37%
THG-Intensität (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)***	71.7	79.8	-10%
Anteil der Investitionen im Sektor fossile Brennstoffe (Produktion)	0%	0%	0%

* Absolute Zahlen der RCS Milling GmbH, nicht um Eigentumsverhältnisse bereinigt

** Absolute THG-Emissionen

*** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.



Ace4Rail GmbH

Die Ace4Rail GmbH wurde 2022 gegründet. Das Unternehmen mit Sitz in Basel hat ein neuartiges Leasingkonzept für Personenwagen im europäischen Schienenverkehr entwickelt.

Der NGM investierte im Berichtsjahr in die Ace4Rail. Gegen Ende des dritten Quartals 2025 wurde die erste Tranche eines Wandeldarlehens an das Unternehmen ausbezahlt. Diese Finanzierung soll die operative Tätigkeit des Unternehmens und die Weiterentwicklung des Projekts eines Leasingkonzepts unterstützen. Die Ace4Rail befindet sich derzeit in Vertragsverhandlungen mit zwei potenziellen Erstkunden sowie einem OEM für die Beschaffung von Personenwagen im Schienenverkehr.

Das Darlehen wird beim Financial Close sowohl der Kundenverträge als auch der Beschaffungsvereinbarung in eine Beteiligung gewandelt. Parallel zur Unterzeichnung dieser Verträge wird ein von der RIMAG geführtes Konsortium zusätzliche Eigen- und Fremdkapitalfinanzierungen arrangieren.

Per Ende des Berichtszeitraums wurde die Ace4Rail von ihrem Managementteam kontrolliert, wobei der NGM die Option hält, das Darlehen in Eigenkapital umzuwandeln.

Die Schiene ist der emissionsärmste Verkehrsträger im Massenverkehr und verfügt damit über einen inhärenten ökologischen Vorteil. Dieses Projekt zielt darauf ab, den Schienenpersonenfernverkehr zu stärken, wichtige europäische Städte zu verbinden und Pläne für eine bessere Bahnvernetzung Europas zu unterstützen, Reisezeiten zu verkürzen und Reisen klimafreundlicher zu machen. Damit steht es im Einklang mit unserem Engagement für energieeffiziente und nachhaltige Schienenlösungen und unterstützt SDG 7 (Bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) sowie SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden).

Nachhaltigkeitsindikatoren der Ace4Rail GmbH

Indikator	2025	2024	Veränderung ggü. Vorjahr
THG-Emissionen (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e)*	0.1	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.
THG-Intensität (Scope 1 und 2 in tCO ₂ e pro Mio. EUR Umsatz)**	N.A.	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.
Anteil der Investitionen im Sektor fossile Brennstoffe (Produktion)	0%	N.A. (Kein Asset in 2024)	N.A.

* Absolute THG-Emissionen

** THG-Intensität des Assets, absolut

Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr oder den 31. Dezember des Jahres, je nach Kennzahl.

Rechtlicher Hinweis

Dieser Bericht wurde von der Reichmuth & Co Investment Management AG und/oder mit ihr verbundenen Organisationen («RIMAG») ausschliesslich zu Informationszwecken erstellt. Die in diesem Bericht enthaltenen Daten und Meinungen («Informationen») entsprechen dem Stand zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie können ohne vorherige Ankündigung aktualisiert, überarbeitet und geändert werden. Durch die Teilnahme an einer Veranstaltung, an der dieser Bericht vorgestellt wird, oder durch die Lektüre dieses Berichts oder eines Teils davon erklären Sie sich mit den in diesem Haftungsausschluss dargelegten Bedingungen und Einschränkungen einverstanden.

Dieser Bericht und die darin enthaltenen Informationen sind nicht für die Verbreitung oder Verwendung durch Personen oder Organisationen in Ländern bestimmt, in denen eine solche Verbreitung oder Verwendung aufgrund lokaler Gesetze oder Vorschriften verboten ist. Empfänger oder Empfängerinnen des Berichts versichern, dass sie den Bericht und die Informationen erhalten können, ohne gegen Registrierungsanforderungen oder andere rechtliche Beschränkungen in dem Land, in dem sie ihren Wohnsitz haben oder geschäftlich tätig sind, zu verstossen.

Kein Teil dieses Berichts, einschliesslich aller mündlichen Aussagen und Materialien, die in Verbindung mit dem Bericht abgegeben werden, sollte die Grundlage für einen Vertrag, eine Verpflichtung oder eine Investitionsentscheidung bilden oder als verlässlich angesehen werden.

RIMAG (oder unsere Direktorinnen und Direktoren, leitenden Angestellten, Bevollmächtigten, Vertreterinnen und Vertreter, Mitarbeitenden oder Beraterinnen und Berater) gibt keine ausdrückliche oder stillschweigende Zusicherung oder Gewährleistung hinsichtlich der Richtigkeit, Vollständigkeit oder Fairness dieses Berichts, der Informationen oder anderer schriftlicher oder mündlicher Informationen, die dem Empfänger / der Empfängerin oder unseren Beraterinnen und Beratern zur Verfügung gestellt werden. Dieser

Bericht kann zukunftsgerichtete Aussagen enthalten, die mit Risiken und Unsicherheiten verbunden sind, da sie sich auf zukünftige Ereignisse beziehen. Die tatsächlichen Ergebnisse können erheblich von den in diesen zukunftsgerichteten Aussagen prognostizierten Ergebnissen abweichen.

Die Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) sind als Zielvorgaben konzipiert und haben Leitbildcharakter. Die Bewertung, ob und inwiefern einzelne Investitionen zu den SDGs beitragen oder diese unterstützen, ist naturgemäss subjektiv und wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Die RIMAG gibt keine Zusicherungen oder Garantien dahingehend ab, dass Investitionen in Unternehmen erfolgen, die sich formell zu den SDGs bekannt haben, noch dass die Unternehmen konkrete Massnahmen ergreifen, die mit den Zielen übereinstimmen.

Es besteht keine Gewähr, dass externe Dritte zu denselben Schlussfolgerungen hinsichtlich der SDG-Relevanz oder der -Alignierung einer bestimmten Investition gelangen würden. Insofern sollte bei Investitionsentscheiden nicht auf das SDG-Mapping oder die Methodik des SDG-Alignments der RIMAG abgestützt werden. Im Weiteren kann sich dies im Zeitverlauf ändern und unterliegt der internen Auslegung sowie dem Ermessen der RIMAG.

RIMAG behält sich das Recht vor, diesen Bericht und alle darin enthaltenen Informationen jederzeit zu ändern oder zu ersetzen. Es wird keine Verpflichtung übernommen, den Empfängerinnen und Empfängern Zugang zu zusätzlichen Informationen zu gewähren, die in diesem Bericht enthaltenen Informationen zu aktualisieren oder etwaige Ungenauigkeiten zu korrigieren.

Dieser Bericht und alle sich daraus ergebenden Streitigkeiten unterliegen schweizerischem Recht unter Ausschluss des Kollisionsrechts und internationaler Verträge. Für alle Streitigkeiten gilt der ausschliessliche Gerichtsstand der Stadt Luzern, Schweiz.

Impressum

Herausgeberin:
Reichmuth & Co Investment Management AG

Konzeption, Gestaltung und Umsetzung:
Taktkomm AG

© Reichmuth & Co Investment Management AG 2026

Fotos: Reichmuth & Co Investment Management AG, InRoll AG, BDPE Hybrid Package Project I SL/ABEI Energy, janiecbros/iStock, MW Storage NOB GmbH, Swiss KMU Partners AG, RCS Milling GmbH, Siemens Mobility GmbH, RailRelease B.V., Jonathan Perugia / Gaia Visual, SWS PS Power Solutions GmbH, Ace4Rail GmbH, Meeberg Holding B.V.

SDG icons © United Nations. Source: United Nations | www.un.org/sustainabledevelopment



REICHMUTH & CO

Rütligasse 1
CH-6003 Luzern